

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 MÁRCIUS 1 (5. SZÁM)

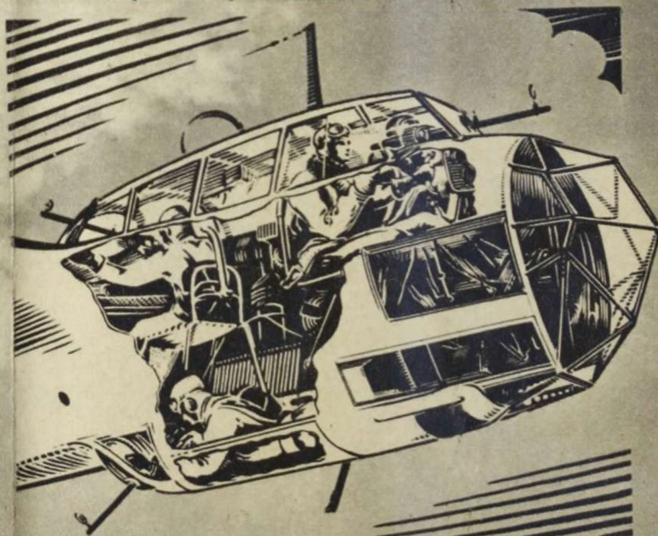
ÁRA 50 FILLÉR

A „Focke-Wulf" német repülő erőd



A DORNIER DO 215

harcigép a legkitűnőbb repülőtulajdonságokat és nagyfokú harciértéket egyesíti magában. A tűzfegyverek elhelyezése a legjobb védelmi lehetőséget biztosítja bármely irányból jövő támadás ellen.



A teljesen átlátszó törzsorrban kényelmesen helyezkedik el, a repülésben és harcban tökéletesen együttműködő 4 tagú személyzet

DORNIER-WERKE

G. M. B. H. / FRIEDRICHSHAFEN

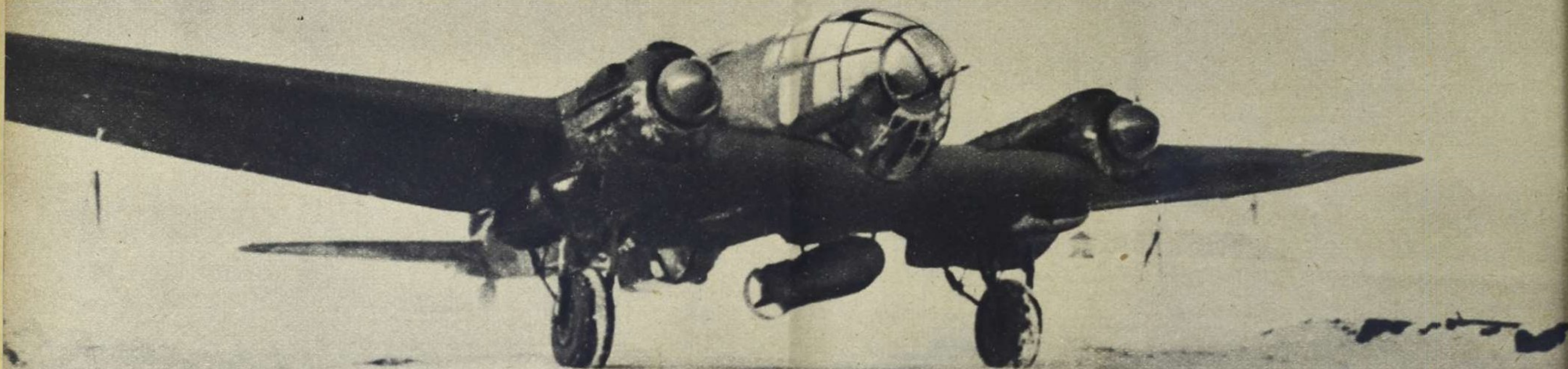
MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 5. SZÁM * BUDAPEST, 1941 MÁRCIUS 1





Heinkel bombázó Anglia felé startol

LÉGIHÁBORÚ

1941 II. 11—II. 24

A légitámadások erejének észlelhető csökkentése Anglia ellen már másfél hónapja tart. Nem változtat ezen a tényen az sem, hogy legutóbb *Swansea Hull* és *Harvich* kikötők ellen kisebb vagy közepes erőkkel, de igen nagy hatású támadásokat hajtott végre a német légierő. Különösen a nyugati parton fekvő *Swansea* ellen a támadás meglepően nagy eredményű volt és ez a fontos kikötő, amelyik úgylátszik a kan[illegible]i és egyesült államokbeli hajószállítmányok egyik fontos végpontja, részben megsemmisült.

A kisebb nappali vállalkozások céljai legnagyobbrészt parti vagy partmenti védelmi szempontból értékes katonai céltárgyak voltak. Repülőterek, kaszárnyák, táborok, hadikikötők és néhány magában álló gyártelep kapott légitámadást a szigetország területén.

Figyelmet érdemel még a német hivatalos jelentésnek az a megállapítása, hogy a február 15—22-e közötti héten a német repülők a repülőalapokon elpusztított angol gépeken kívül 32 angol repülőgépet lőttek le és ezzel szemben 15 saját gépüket vesztették. Ez a nagyjában 1:2 arányú gépveszteség átlagszámnak tekinthető — 2—3 erősebb nap kivételével — az egész téli repülőtevékenység idejére, tehát közel öt hónapra. Az erősebb német légierő, a nappali bombatámadások multévi megszűnése óta félannyi veszteséggel dolgozik, mint a gyöngébb angol.

Az angol légierő megerősítéséért az amerikai ipar az elmult évben most már bebizonyíthatólag, közel sem tett annyit, mint azt a tipikus amerikai sajtó túlzások számadatai alapján egyesek remélték. Az 1940-ben exportra gyártott 3550 hadi- és gyakorlógépből Anglia, Kanada, Dél-Afrika és Ausztrália a mennyiség 85%-át kapta, a többi Kínának és Törökországnak jutott, Franciaország is kapott juniusig még az 1939-es megrendelések alapján gépeket. Ezt a gyártási eredményt idén, ha nem is 50.000 darabig, mint Roosevelt azt néhány hónappal ezelőtt beígérte, de 15—18.000-re fel akarják emelni. Erre a januári utólag helyesbített gyártási statisztika alapján van remény *Knudsen* szerint, mert januárban már ezeknél több gép készült. Az elkészített gépek igen kis része egyelőre kísérletileg, légiúton jött Kanadából Angliába. Boeing 17-es nehézbombázók, Matlin, Lockheed bombázók és távolfelderítők, pót benzintartályokkal felszerelve, újfundlandi repülőalapokról repültek át Angliába. Az utóbbi két gépnél az átrepülés előkészítése a beépítések miatt körül-

Az »Empress of Britain«-t elsüllyesztő német repülőerőd személyzete



Angol Whitley bombázó roncsai német földön





Messerschmitt vadászgépek indulás előtt

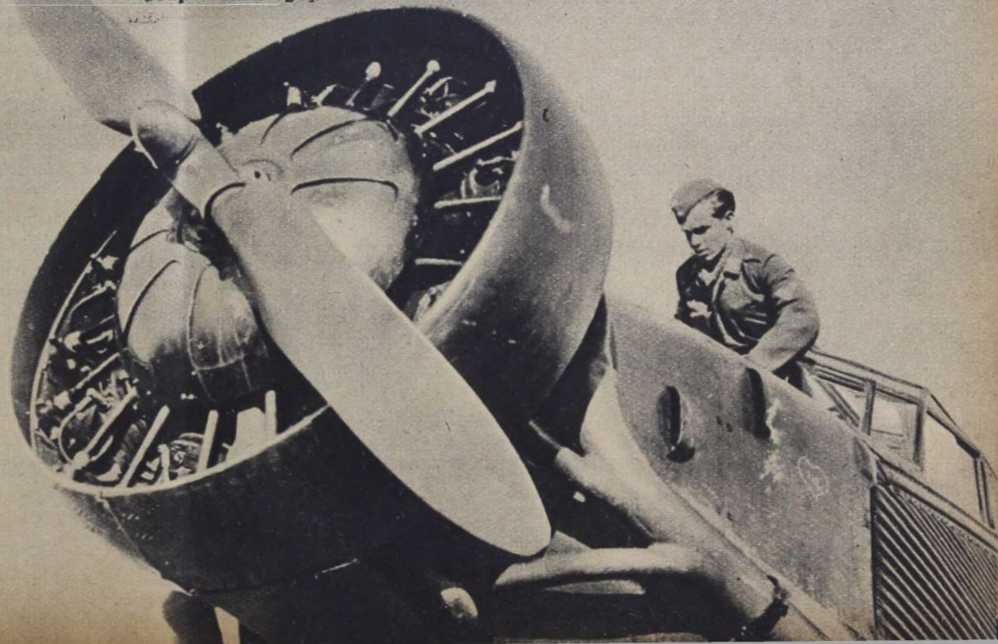

A hófúvás és nagy hideg ellenére is támadásra indulnak a német harci gépek

ményes és idővesztességgel jár, a Boeing 17-nél ez az eset nem áll fenn, azok átrepülése rendszeresen történik amerikai hírek szerint. A Boeing repülőerőd azonban eddig csak kisebb sorozatban épült.

*

Az angliai légitevékenység megítélése szempontjából fontos a német jelentésnek az a közlése, hogy február 22-én, amikor nagyobb kötelék német vadász és romboló az angol déli partok felett portyázva mintegy kihívta az angol vadászokat légiharcra, azok távolmaradásukkal tüntettek. Korántsem jelenti ez azt, hogy talán az angol pilóták harci kedve csökkent volna, inkább az angol vezetés óvatosságára jellemző az eset. A calaisi nagy légiharcveszteségek után a vadász-vadász közti összeütközést kerülik az angolok és csak akkor támadnak, ha német bombázók ellen kell fellépniök. A tavasszal várható erős, valószínű minden eddigi méretet meghaladó német támadások idejére sok erőt kell tehát tartalékolni az angoloknak.

Az anglia ellen augusztus óta végrehajtott nappali és éjjeli bombatámadások hatásának, az előírt eredmények és a hozott áldozatok arányának ismeretében már nagy szakirodalmi és katonai vita indult meg az amerikai és orosz sajtóban, az angol és francia szakemberek körében a nappali és éjjeli légitámadásokról. Csak a németek hallgatnak erről, ők bizonyára az eredmények gyakorlati kiértékelését végzik nagy támadásuk előtt és feleslegesnek tartják állásfoglalásuk ismertetésével az ellenség helyzetét könnyíteni. Korai lenne a jelenlegi *német-angol »állóharc«* különleges légi és tengeri eseményei alapján azt állítani, hogy az ostromlott Anglia elleni német légitámadások az éjjeli bombaharc korlátlan alkalma-


Csapatszállítógép

zásában fognak csúcsosodni, tehát a nappali bombatámadásoknak szinte befellegzett.

Az angol légierő, egy-két kivételtől eltekintve, — amikor is az a kivétel súlyos gépveszteségekbe került — a nappali légitámadások helyett, az éjszakai bombázóvállalkozásokra tért át, minden erősen védett cél elleni támadásnál. Minthogy a németek minden katonailag fontos céljukat a lehető legerősebben védik és az angol bombázóerő számbelileg is jóval gyengébb a németnél, a közvélemény az említett két ok miatt tartotta természetesnek az angolok éjszakai bombatámadásait. Nemrég Rougerou francia alezredes, a harcirepülőerők kiváló szakembere, oda nyilatkozott cikkeiben, hogy az angolok már béketerveik szerint is bombázóerejük zömét éjszakai támadásra tervezték és ennek megfelelő gépek gyártását és rendszeresítését határozták el.

Az éjszakai légitámadások eredményeivel mindkét fél megelégedett. Aránylag veszteség nélkül sikerült a nagy angol iparvárosok *coventryzálása* éjjeli tömegtámadások során. Az éjszakai támadások eredménye több volt, mint amenynyit általában vártak. Pedig a támadás végrehajtása 1916—18 óta alig változott. A gépek lettek gyorsabbak, a bombák nagyobbak és az egyes gépbevetést a hullámszerű kötelékbevetés cserélte fel. Ezzel szemben a földi légvédelem, megerősítve a léggömbgát rendszerekkel, lényegesen fejlődött, tűzgyorsaság és pontosság szempontjából a figyelő és jelentőszolgálat is jobb, mint a világháborúban volt.

A nappali támadások tehát a légvédelem fejlődése, főleg pedig az idejében riasztott vadász légvédelem fellépése miatt, még akkor is, ha erős saját vadászkötelékek biztosították, komoly veszteséggel jártak.

A világháborús tapasztalatokkal egyezőleg megállapítható, írja Rougeron fejtegetésében, hogy az éjjeli bombatámadások összeredménye, a nappali támadások összeredményét hatásban felülmulja és előbbi amellett lényegesen kisebb veszteségekkel jár a támadóra nézve. A tanulság ebből az lenne, hogy a bombatámadások zömét éjszaka kell végrehajtani, nappalra csak azok maradnának, amik a cél pontos felismerése miatt éjjel el nem végezhetők. Ide tartoznának a kisebb, szétszórt és jól elrejtett célok, függetlenül attól, hogy az ellenséges terület közeli vagy távoli részén fekszenek. Ennek alapján természetszerűleg az következnék, hogy a nagy hatósugarú és nagyteherbirású nehéz bombázótípust kellene továbbfejleszteni, a bombaegységsúlyt növelni és az éjjeli támadóharceljárást tökéletesíteni. Az ezerkilósnál nehezebb új bombák szörnyű hatásának ismeretében a célzás további javítása nem is szükséges, mert a bomba rombolóhatása a szórási területnél is nagyobb.

Ez a megállapítás, ami a nappali bombázás rovására az éjjeli bombázásoknak kedvez, német, angol viszonylatban és a jelenlegi különleges helyzetet figyelembevéve — hiszen a földi hadműveletek teljesen szüntelnek — helytálló. A német főparancsnokság az augusztus szeptemberi, súlyos légiküzdelmekkel járó nappali bombatámadásokat október közepe óta az éjszakai támadásokkal váltotta fel. A nappali bombatámadások most is, amikor a nappalok hosszabbodnak, az angol szigetek ellen ritkák és abban csak kisebb német erők vesznek részt.

Anglia ellen azonban önálló légiháború folyik, ahol a tengeri blokádharcban való részvételen felül, a német légierőnek, az angol ellenállás nagyfontosságú ipari céljainak, a lakosság ellenállási készségének megtörése és a *felőrlés* a nagy feladata. Ez a *kifárasztás* hat hónap óta, ezernyi, megismétlődő légitámadássorozatból áll, ahol a támadó szempontjából csak az a lényeges, hogy célját minél kisebb veszteség árán érje el.

Áttérve a nappali támadásokra nem szabad elfelejteni, hogy a német bombázók megsemmisítő nappali támadásai a lengyel, norvég, holland, belga és francia sikeres hadjáratok alapjait képezték. A hadműveletek folyamán végzett bombatámadások túlnyomórésze nappal folyt le és az elért rendkívüli eredményekkel szemben az elszenvedett veszteségek alacsonyan alakultak. A nappali támadásoknál a hadműveletek alatt a *zuhanóbombázóeljárás*, ami teljesen német meglepetés volt, a magasvetés és alacsonytámadással szemben döntő módon előtérbe került. Számos nagysikerű támadás után, mint a jövő általános nappali bombázóeljárása kapott méltatást. Amikor az Anglia elleni légiháború augusztusban megindult, a zuhanótámadásoktól várták a legnagyobb sikert, mert a vízszintes vetés igen nagy magasságból történt az erős vadász és légvédelmi elhárítás miatt, tehát pontossága nem volt elegendő. A zuhanótámadások is erős vadász- és léggömbgát elhárításba ütköztek, mert az angol légvédelem erős volt. Az ostromlott angol vár szívós védekezése nappal erősebbnek bizonyult mint éjjel és főleg a *vadászelhárítás* miatt a nappali bombatámadás új válfaját kezdték a németek kikisérletezni. Ez pedig nem volt más, mint a vadászgépek felszerelése egy darab 250 kilós bombával. A Messerschmitt 109-es vadászgép anyira tökéletes a maga nemében, hogy a tízszázalékos túlsúlyt jelentő bombateherrel mint bombázógép is bevált a kikötők és az angol partok mögötti területen levő repülőterek és táborok elleni támadásoknál. A vadászgépekkel való bombavetés zuhanva vagy meredekszögű siklás közben történik és a partmenti támadások közül Southampton ellen jól bevált. Az angol repülőterek elleni meglepő támadások is nagyrészt a vadász-bombázók vállalkozásai. A bombájától megszabadult gép azután mint vadász, felveszi a harcot az ellenséges vadászokkal, tehát két feladatot old meg. A nappali támadások elmaradását tehát az angolok korán vették biztosra, mert a zuhanóbombázók és vadászbombázók támadásaikat nappal is meg fogják kezdeni, hogy az angol ipar rombolásában és munkájának zavarásában nappal és éjjel ne következzék be szünet.

A tengeri célok elleni légiháború változatlan sikerrel folyik tovább Anglia körül és a hajóelsüllyesztések és rombolások nagy száma a buvárhajó fegyvernem bejelentett tavaszi kezdetéig főleg a repülők érdeme. Ugyanezzel a hevességgel és eredménnyel dolgoznak a német bombázógépek a Földközi-tengeren is, ahol a Málta elleni támadások szinte szünet nélkül tartanak.

A német légierő hatásos bevetése Libiában is jól bevált együttműködése a páncéloscsapatokkal esetleg újabb lendületet ad az ottani harcoknak. Benghazi elfoglalása után a Wawel-sereg nagyrésze más helyen történő alkalmazásra kerül. Ezeknek a csapatoknak felderített behajózását a német légierők eredményesen zavarta. Akár görög, akár etiópiai hadműveleteknél akarják ezt a sereget felhasználni, elszállításuk szükséges és ezt a tevékenységet a német és olasz felderítők figyelik. A Szuezi csatorna még nem használható, az ott észlelt forgalomtorlódás még több német légitámadást fog kiváltani.

A balkáni fronton még nem alakultak ki nagyobb hadműveletek, de az olasz repülők tevékenysége nagy arányokban bontakozik ki. Dicséretet kaptak nemcsak az albán fronton működő olasz repülők, hanem a messzi olasz Kelet-Afrikában működő gyarmati repülőalakulatok is, amelyek az ottani harcokban a legeredményesebben támogatják a földi csapatokat.

A libiai harcokat is érintő nagy *Mussolini* beszédben fájdalmas említés történt az 5. olasz repülődandárról. A dandár homokviharban is utolsó gépéig küzdött az angol támadó páncélos alakulatok ellen és szakadatlan harcok után semmisült meg. Az önfeláldozó hősiesség példáját hagyta az utókorra.

A két nagy tavaszi beszéd, *Hitler* és *Mussolini* legutóbbi megnyilatkozásai a várható eseményeket előre sejtetik. Anglia ellen továbbfolyik a tengeralattjárókra és légierőkre épített kimerítő blokádharc lényegesen erősebben, mint eddig. Délkelet és a Földközi-tenger vidékén pedig a német-olasz együttműködés rövidesen békét és rendet teremt. **Bt.**

ROMBOLÓK EMBEREK

Úton!

Munka után édes a pihenés

SPORTREPÜLŐINK AZ ÁRVÍZVÉDELEM SZOLGÁLATÁBAN

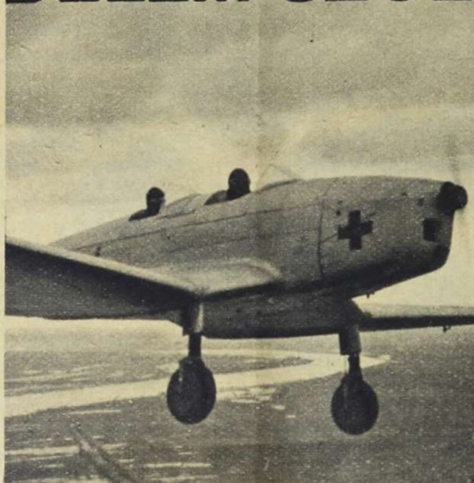
A magyar repülés becsülettel kivette részét a dunai árvíz mentési munkálataiból, a nehézbombázótól kezdve a kis sportrepülőgépig. Alább megpróbáljuk visszaadni pillanatfelvételekben az árvízi repülőszolgálat történetét.

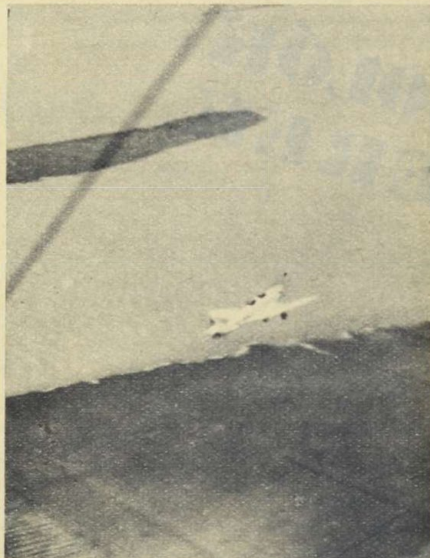
Hatvanadvasárnapján hajnalban vált bizonyossá, hogy a Duna alattomos jégdugói úgy eltorlaszolják a medrét, hogy a Pest alól elvonult rengeteg víztömeg kitör valahol Dömsödtől lefelé.

— Repülőfelderítést kérünk! — kérte az árvízi kormánybiztosság s utána Csepelen feldörrent egy felderítőgép motorpárja.

Háromnegyedóra multán rádiójelentés jött a gépről, meghatározta a lecsúszott jégdugasz északi határát és a helyszínről véleményezte:

— A légibombázás eredményesnek igérkezik.





Tizenöt bombázónk támadta meg még vasárnap a Duna alattomos jégszalagját. (A bombázásról más helyen számolunk be.)

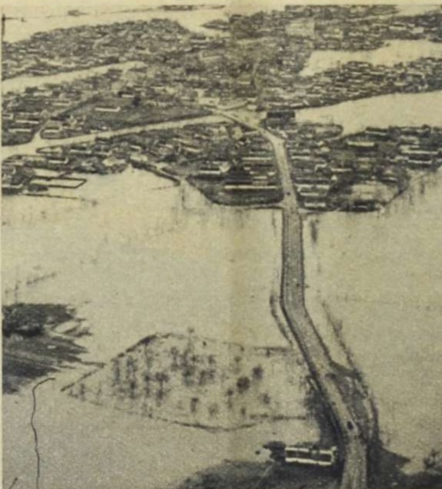
Utána várni kellett egy napot, mert a tapasztalatok szerint másnap látszik az eredmény a makacs torlaszokban.

Délelőtt eltávolítják a budaörsi repülőtéren a sporthangár elől az összeszaladó olvadásvizek ellen védő deszkapalánkos gátat s nekivágunk jégszemlére a Dunának.

Dömsöd után szétterül a víz a tájékon. Amott lent előttünk, Apostag előtt a baj: mintha négy oldalfolyó fakadt volna a Dunából, neki a Duna—Tiszaközének, ez a kép. El a gázt, rásüllyedünk a bajra, 60 méterre felette gázt neki és éles forduló centrifugális ereje ragaszt bennünket az ülésbe. A döbbenetes látvány körül: Óriási jégdarabok támadják, beretválják a gátat, át-átcsúsznak, billennek rajta, így zavarták el a szakadás előtt a gátról az életét menteni kénytelen holtfáradt közerőt. A négy szakadáson habzó fehér tajtékkal zúdul át a víz, piheként ragadja magával a jégtáblákat hátán és nekitámad az ár falunak, tanyáknak, ólnak, górénak, kútkávának, kazalnak.

Ötven méteren vágtatunk a biztonságos és most olyan szörnyűséges légiúton Apostag felett: zűr-zavar, lázas kapkodás, rakodás a falu. Kocsik, lovak vízben, már ladikok közlekednek az utcákon, rajtuk emberek, szekrények, dunyhák, párnák. A víz forogva dől be a házakba az ablakokon át.

Solt: még szomorúbb, köröskörül kapta el a víz, kerítések bordázatán zúdúl a



víz és sodrozodó ereket hagy csúfondárosan maga után, mutatja, merről merre folyik, azután kitépi, elkapja, forgatja, viszi a kerítést a rásodort székkel, teknővel, takarmánykazallal.



De itt még mentenek, mi lehet a tanyákon?

Belerántunk, a gép feljebb fúródik teljesgázával s amint horizontba fekszünk vissza négyszáz méterrel feljebb: egy tengeróriás tó, nyolc-tíz kilométeres sugárban mindenfelé a világ. Piros tanyafödelek, avasbarna tanyafödelek alant, tetempuffadt úszó kazlak mindenfelé, már se országút, se vasút, se dűlőút semerre!

Istenem, lent emberek integetnek!

Levágunk, körülnyaldossuk a solti tanyákat. Itt is, ott is, mindenütt, amerre látunk, tetőkön, falak tövében, kazlak, trágyadombok tetején ágálnak, integetnek, riadoznak a vízfogott tanyaiak. Integetnek, hogy meglássuk őket s hírt adhassunk róluk.

Itt a nádtető gerincén kuporognak s a víz feljebb van az ajtónál, emitt egy



piroscserepes tanya tetejét félig lebontották már, most is hajigálják le a cserepeket. A víz a tető széléig ér, kapkodják le a terhet róla, hogy néhány mentőgerendához hozzájuthassanak és a falról leszedhessék a terhet. Néhány párnát vihettek csak fel magukkal a gyors menekülésko ré s most kétségbeesetten integetnek segítségért hozzánk, hiszen tudják, hogy a vályogfal hamarosan ledől alattuk.

Megvallom: szakad a könny a szememből a rettenetes helyzetben, hogy a legmodernebb közlekedőeszköz kényelmes utasa vagyok, technika, tudomány-gyártotta remekművön madárként repkedünk felettük, nincs utunkban semmiféle akadály és — nem bírunk leszállni melléjük, felvenni és menteni őket képtelenek vagyunk.

Sebtében papírra vetjük néhány sorban helyüket és helyzetüket, rárepülünk Soltra, egyhelyt mentő utászcsoportot látunk, rájukhajítjuk a segélykérést. Látjuk: hozzájuk kerül s indulnak. Csak idejében odaérjenek!

Mennünk kell tovább. Előttünk jobbra kurta idő multán fekete ív rajza a



Duna felett: a dunaföldvári vasúti híd. Előtte vagy 700 méterrel a jég felső széle, innen le, délfelé jégszalag a Duna.

Úszó pontok sávja Dunaföldvár mögött: Libasorban jönnek a Ju 86-osok bombaterhükkel. Balra húzunk, hogy útban ne legyünk, velünk számolniok ne kelljen, azután ráfordul az első gép a Jég-Dunára, utána a következők. Húsz gép s egymásután hull hasukból pontok sora: kioldják bombáikat. Szemünk követi a bombahullást, pillantásunk a ménkűsebes hullásról a jégre kap és — mintha mérnök tervezte volna ki, úgy vág a bombasorozat a jégbe, sorban, egyformán, egyazon térközökre. Villámlás, nagy fekete füstoszlop, jég, vízgejzír! Villanás, füst, gejzír! Pillanatok alatt és kíméletlen egymásutánban az alattomos jégellenség ellen. Füstösmocskos a becsapódások helyén a 20—25 méter átmérőjű jégseb széle, a nyilt seb vízvére felcsillámlik. Alapos repülőmunka! Nyomában fut rádión a jelentés:

— A jég konzisztenciáját a bombázás megbontotta, remélhetőleg holnapra megindul...

Bonczos dunai árvízvédelmi kormánybiztos 76 órát repült a tavalyi nagy árvíz alkalmával, repülőtapasztalatai alapján már az első nap mozgósította a repülőgépeket, azután elkísérte Kormányzó urunkat kétórás repülőútjára a dunai kiöntések, az apostagi gátszakadások fölé.

Kormányzó urunk hétfőn, amikor a gátszakadásokon legjobban ömlött a víz és a mentési munkálatok kezdetén voltak, többször jelentést tétetett magának a helyzetről, majd kívánságára délután félhárom órára startrakész állapotba helyezték a *MALERT* új Junkers-gépét, a *HA—JUG*-ot.

Háromnegyedhárom órakor érkezett Kormányzó urunk autóján Budaörsre, ahol a repülőtér betonkörén *vitéz Kenese* Waldemár altábornagy, a légierők parancsnoka jelentkezett elsőnek nála, majd *vitéz Héjjas* Iván miniszteri osztályfőnök, *vitéz Kiss* Gyula miniszteri tanácsos, repülőtéri igazgató, a *MALERT* részéről *Istvánffy* László dr. igazgató. *Ujváry* László repülőkapitány, *vitéz dr. Takács* Nándor, *Cservölgyi* Alfréd MALERT üzemvezető, *Prileszky* Pál távírász állnak feszes frontban a *HA-JUG* előtt. A Kormányzó úr szívesen fogadja jelentkezésüket, valamennyiükkel kezetfog, *Ujváry* kapitánnyal pedig pár szíves szót vált. Azután szolgálattévő szárnysegéde: *Tost* Gyula repülőszázados kíséretében belép a Junkersgépbe, sorra követik az őt fogadó urak után *Dóczy* Lóránt hadmérnökkari repülőszázados, a jégbombázás irányítója és a földmívelésügyi minisztérium néhány szakkiküldöttje.

Simán startolt el a *HA-JUG* Budaörsről, pontosan két óra multán tért vissza. Elsőnek a Kormányzó úr ugrott ki a gépből fiatalos, friss mozgásával. Pár percig beszélgetett csak az urakkal:

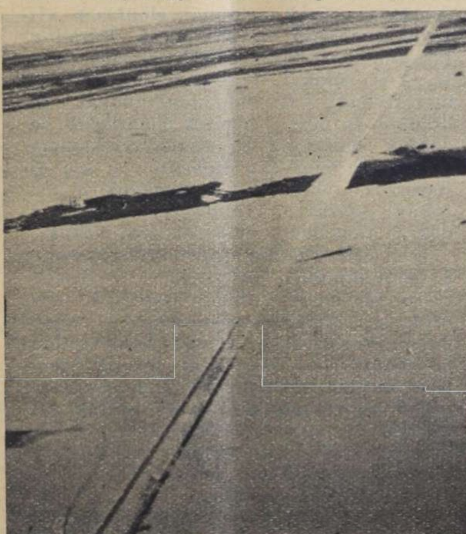
— *Nagyon szeretek repülni,* — *mondotta* — *de mélységesen elszomorít, hogy ilyen alkalmakkor kell látnom a magyar földet... Szomorú utunk volt...*

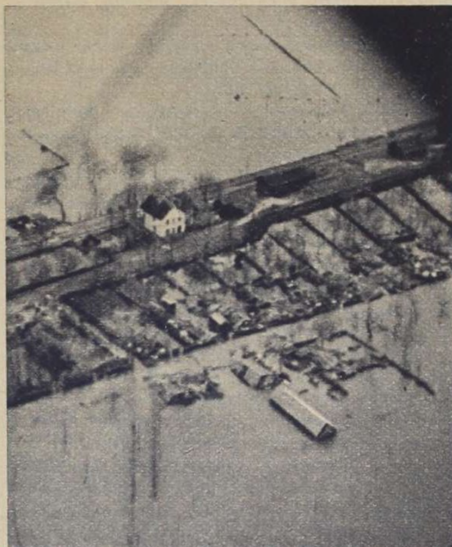
A Kormányzó úr a repülőút alatt csaknem végig kint ült a vezetőfülkében a segédpilóta helyén. Az ölébe térképet fektetett és arról ellenőrizte a megtett utat. A gépet vezető *Ujváry* kapitánynak néhányszor szólt, hogy merre forduljon vagy merre haladjon az árvízsujtotta terület fölött.

Este megbeszélés volt az árvízvédelmi kormánybiztosságon, ahol *haditervet készítettek a repülőgépek felderítő útjára. A Vöröskereszt légi mentőszolgálata és a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* önkéntesen felajánlkoztak a légifelderítés munkájára. A holtrafáradt és másfélnapja pihenés nélkül dolgozó *Bonczos* kormánybiztost *Keresztes-Fischer* Ferenc belügyminiszter váltotta fel, ő adott utasítást a repülőgépekkel való felderítésre.

Hat parcellára osztották fel a megfigyelendő területet. A sportrepülők egyrésze azt a feladatot kapta, hogy állapítsa meg a vonuló víz útját, terjedését, irányát, a többieknek pedig vonalasan be kellett repülniök a nékik kiosztott négyszögeket, azt kellett megállapítaniok, hogy a tanyavilágban hogyan folyik a mentés munkája.

Sajnos, a solti, kissolti tanyák között még másnap is igen sok ember életveszélyben volt a tanyák között. A magyar nem szívesen hagyja el tanyáját, de — talán — a tanyák népe nem is hitte, hogy a veszedelem katasztrófális lehet. Az is megnehezítette a tanyák kiürítését, hogy a hirtelen jött árvízben





már nem tudták a kiürítési rendelkezéseket valamennyi tanyába eljuttatni. A repülőfelderítés azzal az eredménnyel végződött az első nap, hogy a víztől körülzárt és elöntött Solt és Apostag kiürítése rendben folyik, Fülöpszállás előkészül. A községekben nincsen baj, a kiürítés körül, de rengeteg tragédia lehet a tanyákon, ha idejében nem kapnak a tetőkön, fákon, trágyadombokon, nagy kazlakon kuporgó emberek segítséget.

Egymásután jelentették a fiúk, hogy sikerült embereket menteniök.

A legtöbben úgy vittek segítséget, hogy a bajbanlévő hely fölött magasra húztak, kinézték, hol vannak legközelebb pontonos, rohamcsónakos katonák. Föléjük repültek, elhúztak, azután sturccal csaptak rájuk, majd nekivágtak a mentési iránynak és »Lindbergh-köszöntéssel« billegtették jobbra-balra gépeiket. Jelezve, hogy: segítség kell.

Ahol lehetett, rohamcsónakok, ahol nem lehetett, ladikok indultak a repülőgép után. A gépek előrementek, ott köröztek a mentendők felett s csak akkor távoztak újabb mentésre, amikor látták, hogy jelzéseiket megértették és már a mentendők és a mentők integetnek egymásnak.

Jómagam *Kőszegi* Gyulával repültem el újból a solti tanyák fölött. Hála Istennek, a tegnap látott tanyaépületről már megmentették a felmenekülteket, Soltra ledobott jelentésünket tehát megkapták és intézkedtek. Hála Istennek: egyre több és több rohamcsónak fodrozza odalent a vizet, fehér tajtékszalag húzódik a gyorsmozgású csónakok után, kifelé üresen, visszafelé mentett emberrel, holmival megrakodva sietnek. A lomha pontonokon, nagy ladikokon pedig jószágok szoronganak, mentett holmik.

Tasnádi László Dunapatajtól délkeletre egy trágyadomb tetején kétségbeesetten integető fiút látott egy tanyaszélen. Nyilván egyedül volt a tanyában, amikor a víz áradat mindenfelől rátört. Egy kócos fekete kutya és néhány baromfi szorongott mellette.

— Elrepültem a műútig, ott találtam — mondja — néhány katonát, néhány rohamcsónakot. Értesítettem őket, hogy baj van. Nem sokkal később visszarepültem: a gyerek még ott volt, de már egy másik, egy tarka kutya is szoron-

gott mellette. Úgylátszik, közben kimentette a vízből.

Mire harmadszorra repült arra, már sem a fiú, sem a kutyák nem voltak ott, megmentették őket.

— Megjegyeztem a tanyát, később, nyugalmas időkben csak utánajárok, hogy ki lehetett.

Bizonyosan tudja a halálveszedelemből megmenekült fiú, hogy repülőnek köszönheti megmentését.

Sajnos, emberhalált is látott *Tasnádi:*

— Dunapataj északkeleti részén repültem, — jelentette hazatérése után — amikor az egyik tanyából két sebtében összetákolt tutajt láttam menekülni. A hátsó tutaj éppen akkor esett szét, amikor föléjük értem. Két férfi volt rajta, az egyik nyomban hátára feküdt a vízben és szabályos úszótempókkal igyekezett elkapni egy gerendát, sikerült is neki... Hanem a másik férfi nem tudott úszni... Rettenetes volt látni, hogy felbukik, elmerül, bugyborékol a víz körülötte... Azután: eltűnt, elmerült..

Ki lehet, még nem tudni. Majd ha elvonul a víz, kitűnik, ki volt. Oly messze volt a mentőkatonáktól, hogy a repülőgép jelentése sem segíthetett volna már helyzetén.

Kovács Sándor széltőlcsípett piros képpel száll ki gépéből:

— Rettenetes helyzetben vannak egyes helyeken... Láttam embereket a tengerré lett tanyavilágban, amint boglyáról, háztetőről integettek kétségbeesetten és kézmozdulatokkal mutatták, hogy éhesek, nincs ennivalójuk... A szájuk elé rakták a kezüket, ahogyan az evő ember viszi szájához a falatokat, hogy megértsük...

Valamennyien megérkezésünk után telefonhoz sietünk és gyorsíróknak diktáljuk felderítésünk eredményeit a kormánybiztosságra, hogy azonnal intézkedhessenek telefonon, katonai rádión. Három-négyfelől szól egyszerre a jelentés a kormánybiztosság telefonjain. Pontosan tudhatják kellő időben a kiöntések visszavonulása útját, pontosan azt, hogy hol, melyik töltésrészen nem elegendő szemlátomást az oda kihordott kő, homokzsák, palló, kirendelt közerő, műszaki katonaság. Rendre jelentjük, hogy az apostagi gátszakadásoknál már kiegyenlítődött a vízszint, hogy a víz Soltnál már apad. Hogy a solti vasútállomás, amely huszonnégy órával ezelőtt még víz alatt állott úgy, hogy a váltóállítók teteje alig látszottak ki, már szárazon van az ott maradt egy szál vasutas, nincs veszélyben. Hogy a megcsendesedő víz már országutakon, vasúti töltéseken, egyre nagyobbodó földszigetek szélén letette, elpihentette a tegnap még hátán cipelt óriáskazlakat, kis takarmánycsomókat.

A délebben repült gépek viszont jelentik, hogy Kalocsa körül a szakadásokon vízesésszerűen zúdul a víz és hogy erősítés kell az eltömésre, leszűkítésre.

Mi azt jelenthetjük, hogy lerepültünk a bogyiszlói átvágásig s láttuk, hogy a Junkersek ráfordultak a Duna előző bombázástól megmozdult jégvonalára és megbontották újból villanó, füstfelhős nehézbombájukkal a jeget.

— A *Nebulóval* repültünk — mondom — s a villanások után furcsa zaj hallatszott. Már azt hittük: nálunk van baj, a következő szempillantásban jut eszünkbe, hogy a bombadörrenés ért hozzánk a motorzajon keresztül a nyitott kabinablakon.

Egy főorvos és egy kísérője autóval nagy vulkánfiber koffert hoznak ki három csomagejtőernyővel a budaörsi repülőtérre:

— Kérem, urak, ezt azonnal Dunavecse fölé kell vinni és le kell dobni a főtérre. Kötszerek, gyógyszerek vannak a kofferben, a víztől körülzárt Vecséről jelentették, hogy sokan megsérültek a mentésben, védekezésben és nincs elég nem-steril borító kötszerük és néhányfajta orvosságra is szükségük van.

Persze, az óriási koffert nem lehet lehajtani a gépről, összetörné a vezérsikot vagy agyonvágna valakit odalent. Kétfelé csomagolják hát két csomagejtőernyőbe a szükséges gyógyító dolgokat. Az ejtőernyők csomagrésze vízhatlan, erős vászon, villámzárral zárható. Két BSE Klemm startol, másfélóra multán megjönnek és jelentik:

— A kétméteres ernyők azonnal kinyíltak. Hatvan méterről dobtunk, a csomagok sértetlenül célbatalálták.

Az esti megbeszélés azzal végződik az árvízvédelmi kormánybiztosságon, hogy alaposan át kell fésülni a veszélyben lévő területeket és a kijelölt pontokon tartózkodó katonai figyelőknek kell jelentőhüvelyben értesítést ledobni arról, hogy merre, hol, hány embert kell még megmenteni.

Reggel hat órakor indulunk másnap Budaörsre. Olyan a köd, hogy kalapot lehet akasztani rá. Jelentjük, hogy nem startolhatunk, küldjenek Kaposvárról vagy Pécsről megfigyelőket, arrafelé ködmentes az idő.

Délután háromkor felszáll a köd, a fürge sportgépek egymásután emelkednek a levegőbe felderíteni a legújabb árvízi helyzetet.

— Ennivaló kell a víztől körülzárt tanyákra szorulóknak — jelentették egymásután az alacsonyfelderítést végző sportrepülők, akik tanyáról-tanyára repültek, végigkörözték minden szemre elhagyatott vízben álló tanya körül és sok-sok esetben kiderült, hogy a tanyaépület megbontott tetőzete sarkában kuporog egy egész család. A szerencsétleneknek nem volt idejük élelmiszert felvinni magukkal, a Vöröskereszt nyomban élelmiszercsomagokat készíttetett számukra. Négy napon keresztül járták a gépek a dunai elöntések víztengerben álló tanyavilágát. Fáradhatatlanul kerestek-kutatták a még mentésre szorulókat, feléjük irányították a motorcsónakokat, rohamcsónakokat, ladikokat és míg a mentés odaérkezik, ledobták hozzájuk az élelmiszerescsomagokat. Egymásután libbentek a kis ejtőernyős, fehér vászoncsomagok a maroknyi száraz tanyaudvarokra, földpadokra, ahol éhező emberek szorongtak.

Az árvízvédelmi kormánybiztosságon a mentőmunkák irányítására a védekezésre kirendelt katonai csapatok, közerők szaporítására, erősítésére nyolc napon keresztül az árvízi repülőszolgálat pontos és soha nem tévedő jelentése alapján intézkedtek. A magyar repülők segítő munkáját nem tudták nélkülözni és napokon keresztül az őszinte dicséret szólt elismeréskent a kormány biztosság vezetőinek jelentéseiben a repülők tevékenységéről.

A *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* a nagytávolságú felderítő repüléseket végezte az árvizek felett s mihelyt a dunai árvíz megnyugvása után a Tiszáról érkeztek szomorú jelentések, nyomban tiszai felderítésre indultak és két alkalommal járták be Tokajtól kezdve Szolnokig a Tiszát.

A műegyetemi pilóták részéről *Tasnády* László, *Bollmann* Béla, *Scholcz* Gusztáv, *Szokolay* András repültek a turagépekkel, az egyesület többi tagjai a megfigyelés munkáját végezték. A Beszkárttól *Kováts* Sándor repült a legtöbbet, ő végezte a részletes alacsonyfelderítés munkájának nagy részét, Pintér József, Hambalkó Géza, dr. Szilágyi András, Csatári Lajos is sokat repült, a *BSE* pilótái közül *Kőszegi* Gyula, *Czilley* Géza *Klementis* László, dr. *Urbányi* Gyula, *Horváth* Lajos, *Nosztrai* Konrád és *Visztos* Géza repültek minden nap 2—3 óra hosszát. Volt olyan nap, amikor három ízben startoltak a dunai kiöntések fölé.

A sportrepülők önzetlen felderítő, mentő és segítő légiszolgálata nem lehet megállás. Az az érzésünk, hogy a magyar vízelvezetés nagy problémájában, a vízgazdálkodási tennivalókban, de a mezőgazdasági művelés eredményeinek ellenőrzésében is egyre nagyobb szerep kell jusson a repülésnek. Az ilyen időnkénti légi ellenőrző utakat szívesen vállalják továbbra is önzetlenül a sportrepülők, kiknek számára a feladatok megoldása számottevő navigálási gyakorlatot jelent. Így lesz ez mindaddig, amíg elérkezünk oda, hogy az illetékes szakminisztériumoknak — főleg és először a *földmívelésügyinek* — egyszer majd *saját turagépei és pilótái lesznek a légi bejárások számára.*

Raczkó Lajos

TISZTKÉPZÉS A NÉMET LÉGIERŐKNÉL

Látogatás egyik német repülőakadémián

Irta:

báró MEDEM-WALTER EBERHARD



A távrepülésre induló növendékek a repülőtér térképszobájában útvonalukat tanulmányozzák.

Csodálkozik a világ a német repülők bámulatos teljesítményein. Rossz idő ellenére óramű pontosságával folynak le támadásaik, függetlenül az ellenséges légvédelem és vadászok elhárításától. Mi lehet a titka ennek? Egyszerű e titok, csak nehezen utánozható: ez a német repülő tudása, harcikedve, fegyelmezettsége, kötelességtudása. Minden egyes gép feladatát a megadott időben magasságban és cél ellen úgy teljesíti, mint egy hatalmas óramű egyik kis kereke. Az időjárás vagy az ellenség nem térítheti el a megparancsolt útvonaltól. Ezért vethet be tervszerűen hatalmas kötelékeket a légihaderő vezérkara. Ezért bízik meg vakon a parancsnok alárendeltjeiben. A német repülő éppen olyan megbízható, mint gépe és motorjai. Az utolsó aprólékos részletig minden megbízhatóan működik.

A mai német légihaderő világháborús elődei hősi hagyományait ápolja. Richthofen, Boelcke, Immelmann és bajtársai állottak ott a Luftwaffe keresztelőjénél. Ezzel az óriási újjáépítési munkával váltotta be szavát a Richthofen-vadászszázad utolsó világháborús parancsnoka: Göring százados. A század utolsó napiparancsánál tisztikarának szavát adta, hogy kötelékük fel fog támadni. És valóban: a Richthofen-Geschwader ma is harcol és volt tisztjei Göring tábornagy belső munkatársai.

Az egyes légikörzetekben (Luftgau) hatalmas iskolarepülőtereket állítottak fel, mintaszerű berendezésekkel. Kiválasztott oktatógárda tevékenykedik itt. A növendékek katonai és különleges repülőkiképzésére minden elképzelhető szükséges segédeszköz és nagyszámú iskolarepülőgép áll rendelkezésre. A leendő német repülőtiszt kiképzését időben, tartalomban, alaposságban és sokoldalúságban majdnem feleslegesen bőkezűnek kell mondanunk. Egyrészt szellem-jellembeli, másrészt testi és gyakorlati képességeit fejlesztik, megfigyelik a kiképzés alatt, lelkileg és testileg felügyel rá parancsnoka, osztályvezetője, szakoktatói, akik megtanítják őt a legnagyobb felelősség vállalására. Mert amint a repülőgépgyárak tervezőirodáiban és üzemeiben a légügyminisztérium féltő felügyelete alatt vigyáznak a légierők anyagának kiválóságára, ugyanúgy ezek a repülőakadémiák a zálogai a jövendő parancsnokok megbízhatóságának. Aki az akadémiákról az egyes harcászati iskolákra kerül, hogy hajlamai alapján mint vadász, zuhanóbombázó, felderítő vagy bombázó fejezze be kiképzését, már kész katona, katonai kiképzésében, harcikedvben, fegyelemben tökéletes és birtokában van a szükséges navigációs ismereteknek is. Ezért a fiatal tisztjelölt, majd zászlós, kétéves kiképzésének ideje alatt sokat dolgozik és képzi magát, míg teljes harcértékű katonává válik. De feljebbvalói, tanárai, oktatói is sokat foglalkoznak vele.

A harmadik birodalomban újjászületett örök német katonaszellem egyik sarkalatos tétele: Jó acélból készül a fegyver, a legkiválóbb férfiakból válik a katona! A katonai vezetőtestületbe, a tisztikarba, mely a véderőnek és az egész nép biztonságának és fennmaradásának alapja, csak a nemzet legjobbjai tartozhatnak. Ez a tétel a német tisztképzés alapelve.

A légihaderő a tiszti sarjadék e kiválasztásánál még saját különleges testi és szellemi követelményeit is figyelembe veszi. Csak a repülőorvosi szakvizsgálaton fogyatkozás nélkül megfeleltek kerülhetnek a repülő tisztikarba. Az alapos orvosi vizsga mellett fontos a pszichikai vizsgálat is. A légihaderő tisztjelöltjei az érettségi után jelentkezett ifjakból és a legénységi állományúak legkiválóbbjaiból tevődnek össze. Az utóbbiak közül a magukat különösen kitüntetett egyének kerülhetnek a tisztikarba, tőlük nem kívánták meg az érettségit.

Aki ma belép egy ilyen repülőakadémia kapuján, azt hiszi, hogy



Az Akadémia egyik tantermében. Térképészeti óra.

a «legsötétebb« békevilágba került vissza. Nyugodtan, alaposan, állandóan folyik a kiképzés, melyet a háborúra való tekintettel sem rövidítettek meg, hanem még elevenebbé tették azzal, hogy a kiképzők nagyrészét a frontról vették vissza. A tisztjelöltek képzését tapasztalt katonákra, vaskereszttel a mellükön, bízták rá. Ők adják meg tanítványaiknak a katonai és repülőkiképzést. A harcoló kötelékeknek éppen elég tisztjük és altisztjük van ahhoz, hogy ezeket az oktatókat hosszabb időre nélkülözhessék az arcvonalban. Igy azután az ő vezetésük mellett folynak a légihaderő csodálatos harci teljesítményei által anynyira helyesnek bizonyult kiképzési terv szerint a tisztképző tanfolyamok. Körülbelül minden hat növendékre jut egy oktató, ismét egy bizonyítéka a rendkívül alapos kiképzésnek. Igy azután természetes, hogy később is, mint felderítő pontosan elvégzi feladatát mint bombázó, célba is talál, éjszakában, viharban gépük eléri a célpontot és mint vadászok is utólérhetetlenek. Ilyen alapos kiképzésnél, ilyen kiválasztott férfiakkal bármilyen vakmerőség és ellenséges elhárítás ellenére kell, hogy a veszteségek a jelenlegi csekély mértéket tartsák.

A tantermekben ott ülnek egymásmellett az akadémikus századok egyes csoportjai és buzgón hallgatják az egyes tantárgyakat: harcászatot, műszaki ismereteket vagy légi tájékozódástant. Egy névsor szerint rendezve ülnek, de ez a névsor nemcsak a növendék nevét, de képét is tartalmazza, hogy minden feljebbvaló, elöljáró és oktató az egyes emberek egyéniségét jobban emlékezetébe véshesse. Egyik sem kerülheti ki az állandó tárgyilagos felügyeletet. A tanárok kérdéseire adott válaszok mindig tanuságot tesznek arról, hogy a növendékek valóban figyelemmel is kíséri az előadottakat.

Szélben, viharban folyik a szabadban a kiképzés, a lőgyakorlatok. Kemény szolgálat ez. Katonákra, nem primadonnákra van szükség: ez a német légihaderő nagy háborús tapasztalata. Olyan katonákra, akik gépüket minden időben hibátlanul vezetik, de akik parancsukat az utolsó kis részletig végre is hajtják, akár egyedül, akár kötelékben indultak harci útjukra. Katonákra, akiket nem tart fel az ellenség légvédelmének zárótüze, akik megtámadják az ellenséget, ha az eléjük kerül. Katonákra, akik nyugodtan vetik bombáikat az ellenséges célra a leghevesebb elhárítás közepette is, mintha csak ártalmatlan békegyakorlatról lenne szó. Csak katonák harcolnak kötelékben, tartják meg a zártrendet harc közben is! A katonás szellem kialakítására szolgál a gyalogsági kiképzés. Itt nem lehet kímélni a jövendő tiszteket, itt alapos munkát kell végezni.

Az úszócsarnokban, a tornateremben alapos sportkiképzés folyik. Itt bontakozik ki a harcikedv és a másodpercek alatt való elhatározóképesség. A pszichológusok is fontos szerephez jutnak itt. A háromméteres ugrótoronyból hátrafelé való ugrásnál, a halálugrásnál nem a mozdulat szépségét figyelik, hanem, hogy milyen sikerrel küzdi le a növendék esetleges belső gátlásait. A tisztjelölt jellemének, lelkivilágának legapróbb zugát is ismernie kell a vezetőjének, parancsnokának, a pszichológusnak. Nemesacélban nem lehetnek tisztátlanságok. Mert ha ez az emberanyag a harcban, gépének kormányánál mond csődöt, akkor már késő, az akadémia nem töltötte be hivatását.

Nyugodtan beszélget az egyik tiszt lakásán a szakpszichológus, a légihaderő orvoskarához tartozó alkalmazott a növendékkel. Nem kinzó faggatás ez. De azt, hogy miért akar az ifjú éppen repülőtiszt lenni és miért nem választott más hivatást, ezt kell tudnia vezetőinek. A beszélgetés folyamán észrevétlenül megismeri a tisztjelölt idealizmusát, igazmondását, becsületességét, felfogását, egészséges emberi szellemét. Többnek lenni, mint aminek látszani: ilyen jellemek kellenek a légierőknek. Mert bizony valahol az Atlanti-óceán felett, az X térképnégyzetben nincs más felügyelet a magányos távolfelderítőgép felett, mint vezetőjének kötelességtudása. Igy vizsgálják meg az akadémián a férfiszívet, férfijellemet. Tárgyilagosan, mintha csak egy laboratóriumban lennénk. Nem használ itt protekció, összeköttetések, rokonság, osztálygőg, társadalmi simaság. Képesség, jellem, akaraterő és teljesítmények határozzák csak meg, hogy lesz-e a tisztjelöltből repülőhadnagy.

A vezetőtanár harminc növendékének szobái között lakik, étkezéseiken köztük van, néha még szabadidejét is velük tölti. Ő oktatja őket a tiszt különleges tudnivalóira. És



A repülőakadémia ejtőernyő-raktárában készen állnak az ejtőernyők, az iskolarepülésre induló növendékek számára.

mindenekelőtt: ő vezeti repülőkiképzésüket. Ö a példakép a repülőtéren. Így tanítanak tapasztalt repülőtisztek leendő tiszteket. Itt jut elsősorban érvényre a jellem, a tehetség, a képességek. És itt éppen a vezetőtanár, aki fiait alaposan ismeri, segíthet és mondhat ítéletet.

A repülőkiképzés vezetőjének üvegfalú szobájában, a repülőtér parancsnoki épületében hatalmas táblák függnek a növendékek nevével és teljesítményeivel. Így a vezető, aki szobájából az egész repülőteret figyelemmel kísérheti, egy pillantással meggyőződhetik mindenegyes növendék repülőtudásának állásáról. Rengeteg iskolagép áll teljes szerelői karral rendelkezésre, a legkülönbözőbb típusokból, hiszen a könnyű gépről a nehezebb gépre kerül át a növendék. Legalább hatvan repülést hajt végre, míg az első két pilótavizsgáját leteszi. Az egyes repülésekről törzskönyvet vezetnek, hogyan viselkedett a növendék a repülés alatt, mi a hiba, hol van még tudásbeli hiány és mik a jó pontok. Némelyik a kiképzési időszak alatt a repülőszolgálatra alkalmatlannak bizonyul, akár testi akár lelki adottságoknál fogva. Ez nem szégyen a derék ifjúra nézve. A légiháderő földi szervezeteinek is szükségük van jó tisztekre. Aki azonban végigment az egész katonai repülőkiképzésen, az mindig és mindenütt ura gépének, akár műrepül, akár nagytávolságú repülést hajt végre. Az a pilóta biztos kézzel nyúl mindig a megfelelő kapcsolóhoz, emeltyűhöz, az valóban ismeri gépe műszereit és a legrosszabb időben is biztosan vezeti gépét. Egyidejűleg katonává is vált, kemény, bátor, határozott, fegyelmezett. Megtanulta, hogy példaképnek kell lennie, legénységét vezetnie kell. Hosszú kiképzése nem engedett időt a »lógásra«. A légiharc gyönyörűsége még csak fokozza harci kedvét, szeretetét, ragaszkodását élethivatásához. Ha megkérdezzük a német légiháderő egyik tisztjelöltjét: »Van-e szebb dolog a világon, mint a repülés? És van-e még szebb, mint a levegőben harcolni?« Ha nem »nem« lenne a válasz, nem is lenne az illető német repülő.

Fordította: N. E.

A HŐSI KULTUSZ

A nagy zeneszerzők, írók neveit műveik örökítik meg, a szobrászokat, festőket alkotásaik hirdetik az utókornak. Híres feltalálókról, tudósokról az iskola padjaiban kell tanulni és művelt embernek élete végéig észben kell tartani nevüket. A kiváló emberek halhatatlansága az emberi foglalkozások majdnem minden ágában biztosítva van. Csak a nemzeti hősök örökkévalóságát nem őrzi más, mint a hagyomány. Igaz, hogy a hagyomány sokszor erősebb emléket vés az emberi lélekbe, mint az, amit az iskola szigora vagy a társadalmi szabályok megkövetelnek. De mi repülők tudjuk, hogy hány hős bajtárs távozik körünkből, akiknek távozását a sors nem juttatta olyan körülmények közé, hogy azt mesék és legendák kísérjék. A mai kor hősei nem szorítanak ellenséget a foguk közé és nem testi erejükkel emelkednek embertársaik fölé. A mai kor hősét férfijellem, lelkierő, öntudatos akaraterő és bátor szív jellemzi. Hazájáért, az emberiségért, a tudományért és kultúráért folytatott önfeláldozásából a kívülállók sokszor csak egy lángnyelvet és egy füstölgő gép roncsait látják pár pillanatig. Azután, már a hozzátartozókon kívül csak a bajtársak érzik, hogy egy kiváló ember, egy hős távozott körükből.

Vajjon helyesen van ez így? Vajjon miért érdemel halhatatlanságot az, aki például színérzékével vagy hallásával emelkedik felül az átlagemberen és miért nem az, aki jellemerejével vagy bátorságával tűnt ki. Vagy az, aki az emberiség évezredes vágyának, álmának kielégítéséhez, a repülés megvalósításához, illetőleg a repülés kikísérletezéséhez, biztonságossá tételéhez járult hozzá munkájával és életét áldozta.

Biztosan mindenki egyetért velem abban, hogy ápolnunk kell hőseink emlékét és halhatatlanná kell tenni őket. De első sorban nekünk repülőknek kell kiemelni hőseink nevét az ismeretlenség homályából. Nekünk kell emléküknek örökmécsest gyújtani.

Azt hiszem első feladatunk lenne az, hogy egy repülőmúzeumot kellene felállítani. Ebben a múzeumban gyüjtsük össze a magyar repülés kezdetétől emlékeinket. Helyezzük el ott a magyar repülés mérföldköveit jelentő bizonyítékokat. Ma még megtehetjük, mert hála Istennek még sokan élnek azok közül, akik ott voltak a magyar repülés bölcsőjénél és akik az első lépéseknél segítettek.

Ne engedjük, hogy feledésbe menjenek őseink, mert az ő példájuk több, mint emlék. Az ő példájuk erő és hit, melyet kötelességünk a magyar ifjúságnak továbbítani. Hőseink örökségét hazánk javára kamatoztatni kell.

Véssük márványba múzeumunk falán a magyar repülés minden egyes áldozatának nevét az óceánrepülő Endresz Györgytől kezdve a hármashatárhegyi vitorlázó kisdiákig. Mert mind hősök azok, akik a magyar repülés ügyének szentelték életüket. A különbség csak annyi, hogy az egyiknél az első szárnycsapásoknál törte szárnyát a sors, a másiknak hivatásának Zenitjén.

A hősi kultusszal kapcsolatban a kérdések egész sora vetődik fel. Például miért a Kőérberki úton van a közforgalmú repülőtér? Miért nem hívják már régen a repülőtérhez vezető útat Gergye József útnak? Budapesten a belvárosban ilyen utcaneveket olvashatunk: Dorottya-utca, Wurm-utca. Hiába érdeklődöm, hogy ki volt Wurm úr és Dorottya kisasszony, mert senki sem tud felvilágosítást adni. Azt hiszem azonban, hogy egyikük sem áldozta életét hazájáért, mint a világháború legtöbb légigyőzelmet (19) elért magyar pilóta, Kiss József hdgy. A külföldi látogató valószínűleg azt hiszi, hogy Magyarországnak nincsen elég nagy hőse, mert ilyen utcaneveket olvashat: Mérleg utca, Szív-utca, stb. Pedig igen sok hősi halottja van a magyar nemzetnek, de eddig fontosabb volt a várostörténelmi tradició, mint a hősök kultusza. Változtassuk meg ezt a szokást és kérjük, hogy a magyar repülés hőseiről nevezzenek el utcákat, tereket.

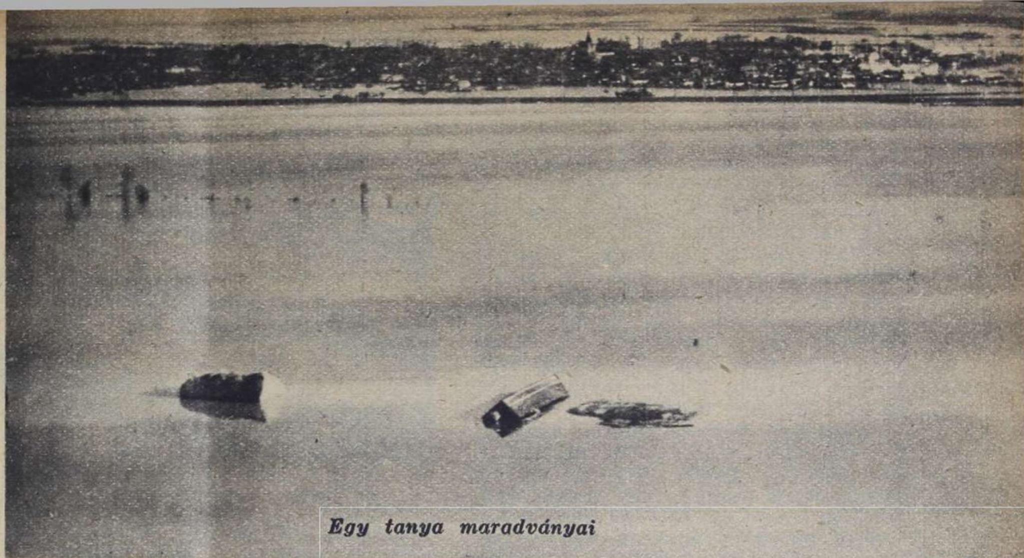
Természetesen gondoskodnunk kell arról is, hogy a magyar nép megismerje hőseinket és tetteiket. Fel kell kérni a magyar tanárokat, hogy a magyar ifjúsággal necsak a »Fanny hagyományai«-t olvastassák el, hanem pl. Hefty háborús repülő naplóját is adják diákjaik kezébe.

Külföldön sok repülő hősnek van szobra. A magyar Kiss József hdgy. volt olyan hős az adott körülmények között, mint bármelyik külföldi szobor-tulajdonos bajtársa...

...és ha elkészül a magyar repülőmúzeum, akkor gondoskodnunk kell, hogy az életbe kilépő ifjúságot necsak a konzervgyárak megtekintésére vezessék el, hanem a hősök ezen szent aulájába is. Mert az a terem, habár főleg, szomorú, de mégis dicsőséges emlékekkel lesz tele, a látogatónak erőt fog adni. Ez olyan forrás lesz, melyben az igazi magyar ifjú lelke magába szívhatja fajtájának minden erejét és az emlékekből kiáradó hősi szellemet. Ott majd megmeríthető a magyar ifjú a szívét hazaszeretettel és bátorsággal... és ha a magyar ifjak ebből a teremből lépnek ki az életbe, akkor a választott pályát nem állásnak fogják tekinteni, hanem hivatásnak és mindenkor tudni fogják, hogy hazájukkal szemben mi a kötelességük.

Szy Tibor





Egy tanya maradványai

SIKERREL BOMBÁZTUK A DUNAI JÉGTORLASZOKAT

Valódi, komoly, nagy árvizet eddig még nem láttam. A tavalyi áradás után csak pár hét mulva volt alkalmam elrepülni a Duna fölött, akkor már csak a visszamaradt, nagy víztükröket láttam és összedőlt tanyaházak szétszórt maradványait.

16-án, vasárnap reggel még javában aludtam, amikor a riadó-gép megjelent a város fölött. A nagy motorzúgásra felébredtem és felhívtam a repülőteret. Jelentkezik az ügyeletes altiszt és megtudom tőle, hogy árvíz-riadó van, parancsot kaptunk a jég bombázására.

Alig félóra mulva már mindnyájan kint tolongunk az öltözőben, a motorok zúgnak a hangárok előtt, a bombamüszerészek pedig serényen »etetik a jó öreg ládákat a mackókkal«...

Az egész osztály szigorú készültségben vár indulási parancsra. A feszült várakozás egész délelőtt tart.

Végre hangzik az eligazítás: »Az osztály egyenkénti rárepüléssel sorozatvetést hajt végre Dunaföldvár híd-tól É-ra megrekedt jégtorlaszra... Végeztem!«

Beszállunk a gépekbe és pillanatok mulva már emelkednek is egymás után a rajok. Irányt veszünk Dunaföldvár felé.

Az ég beborult s ahogy a Duna felé közeledünk a felhőzet mind sürűbb. A Sárvíz csatorna után már feltűnik pár nagyobb víztócsa, majd mind nagyobb vizek futnak el alattunk. Még nem értük el a Duna vonalát, amikor a vezérraj hirtelen emelkedni kezd. Fölöttünk vékony felhőfoszlányok, alattunk annál sürűbb köd. Meresztjük a szemünket lefelé, de a sürű páratömegek között csak itt-ott tünik elő egy kis csillogó felület, vagy ritkábban, barnás folt képében a föld. Már oszlopban repülünk, mert a cél nem lehet messze.

Azután elfordul a vezérgép s az osztály gépei hosszú kígyóvonalban húznak utána. Alattunk kell lennie Dunaföldvárnak, de alig látunk valamit. Már a második nagy kört írjuk, amikor a vezérgép irányt vesz hazafelé. Kedvetlenül követjük. Az alacsony, sürű felhőzet és a rossz látás miatt nagysúlyú bombáinkat nem dobhattuk le annak veszélye nélkül, hogy esetleg lakott területet is találnánk.

Itthon a félóránként érkező időjárásjelentéseket mohón tanulmányoztuk, de az idő mind jobban romlik. Leszáll az est s mi nem oldhattuk meg feladatunkat. Vajjon holnap nem lesz-e már késő?

Hétfőn reggel alig érkeztünk ki a repülőtérre, máris jön a parancs az indulásra.

Gyönyörű, verőfényes tavaszi reggel van. Már messziről csillognak felénk a hatalmas elárasztott területek és a gépek máris megkezdik a rárepülést a jégtorlaszra. Fölöttünk ezredparancsnokunk gépe kering, aki onnan figyeli a bombázás lefolyását. A megfigyelők megfeszített idegekkel végzik a célzást, erélyes szavakkal vezetik rá a pilótákat a célra és már hullanak is a bombák. Tompa puffanások hangja jut el hozzánk a motorok zúgásán keresztül s a jégpáncél hátán hatalmas, fekete füstoszlopok sorozata csapódik föl.

Amikor ismét földön vagyunk, mindenki azt kérdezi, vajjon megindult-e a jég?... Nem tudjuk.

Később értesítést kapunk, hogy a jég nem indult meg, de recsegett, ropogott a becsapódó bombáktól. Annyira mégis meglazult, hogy most az utász bajtársak robbantással igyekeznek megindítani.

Másnap ismét szigorú készültség, egy gép megy a jég felderítésére.

Abba a szerencsés helyzetbe kerülök, hogy osztályparancsnokom engem jelöl ki a feladatra. Gyakorló gépünkkel indulok és Bajától Dunaföldvárig végigrepülöm a Duna folyását. Szörnyű kép tárul elém. Az előző napokon aránylag magasan repültünk és a bombavetéssel el voltunk foglalva, így nem sokat láttunk a részletekből. Most módom van egészen alacsonyan repülni és a szerencsétlenség egész valójában elémtárul.

Rádiósom közben állandóan adja megfigyelőm jelentéseit az egyes Duna-szakaszokról Csepelnek. Sajnos, ez nem megy soká simán. Jelenti a rádiósom, hogy a vevője recseg, adója pedig nem működik. Kényes helyzetben vagyok, mert a helyzetjelentések sürgősek. Rövid töprengés után irányt veszek Budaőrsnek, hogy onnan telefónon személyesen jelenthessem a helyzetet. Ebben a jelentésemben még arról számoltam be, hogy a jég majdnem végig áll.

Már a levegőben vagyunk ismét, amikor megfigyelőmmel Z. zászlóssal majdnem egyszerre állapítjuk meg, hogy nagyon éhesek vagyunk. Reggel óta nem ettünk és már 2 óra felé jár az idő. Rádiósommal gyorsan küldetek repülőterünkre egy rádiógrammot, hogy: »éhesek vagyunk, jó ebédet kérünk!« — Mint később hallottuk nagy derültséget keltett spontán megnyilatkozásunk.

Ezalatt elértük Dunaföldvárt. Már messziről látjuk, hogy szabad víz csillog a híd környékén. Meresztjük a szemünket, de jeget nem látunk. Ellenőrizzük a gátakat, épek, csak az apostagi szakaszon dolgoznak még utászok.

Dunaföldvár után ismét meglátjuk a jeget, amint laza tömbökben erősen halad lefelé. Nagyjából ez a helyzet egészen Foktőig. Itt azonban már erősen torlódik és mozgása is lassúbb. Ahol halad a jég a két part mentén éles határvonalat látni a parti álló jég és a mozgó jégmező között.. Alacsonyan repülve, a gép aránylagos nagy sebessége ellenére is jól látható a jég vonulása.

Alig haladunk Foktőtől délre 4—5 km-t, amikor már semmiféle mozgást nem látunk. A jég erősen gyürődve, egymásratorlódva áll.

Rádiósom még Budaörsön megjavította készülékét és most már egész idő alatt állandóan adjuk a részletes helyzetjelentéseket.

Később a jégpáncél ismét megszakad és lassan mozog lefelé. A fajszi kanyarban ismét erősen torlódik és mozgást már alig látni.

Innen egészen a jugoszláv határig repültünk, de komoly jégrétegre sehol sem akadtunk.

Mondanom sem kell, hogy otthon, amikor úgy 5 óra tájban nekiültünk ebédünknek, nem kellett egyikünket se biztatni.

Szerdán éjjel hatalmas dörömbölésre ébredtem. Egész sötét volt még, amikor az ablakot kinyitottam. Máris hallom a küldönc hangját, hogy riadó van, azonnal öltözzem. Félöt az idő. Századparancsnokommal egyenesen a Hughes-távíróhoz sietünk, ahol nemsokára ezredparancsnokunk ad felderítő repülésre parancsot, ezúttal Bölcske területére.

Alig világosodik, amikor a levegőbe emelkedünk. A felkelő nap vörösen izzó sugarait küldi felénk a felhőnyilásokon át. Megfigyelőm a kabinból gyorsan csinál egy fölvételt, remélve, hogy az a pazar színpompa ugyanúgy érvényesülni fog majd a felvételen is... Már átléptük a budapest—kaposvári vasútvonalat és az előttünk elterülő víztengert lassan egész lángbaborítják az izzó napsugarak.

Izgató látvány tárul szemünk elé. A vízszint a bölcskei szakaszon tegnap óta mintegy 80—100 cm-t emelkedett. Megrekedt jégréteget nem látunk, de a víztömeg alig mozog. Felkanyarodom az apostagi szakadáshoz, hogy vajjon mi van most ott? — Az utászok megfeszített erővel dolgoznak, ám a víz erősen ömlik ki az árterületre. Ismét délfelé fordulok és megkezdjük adásunkat Csepelnek. Az álló jégretegre Dunapataj nál akadunk rá. A jég állapota itt még aránylag laza, a táblák között azonban a víz áramlását itt sem látjuk. A gátak magassága Paksig általában 1 mé-

ter. Lefelé haladva a jég mindinkább gyűrött, a táblák egymásbafúródva ékelődnek a partok közé. Nádudvar magasságában végetér a jég s úgy látszik, onnan szabad a víz.

Időjárásjelentést adunk, miszerint felhőzet nincs, az idő derült és jelentjük, hogy a megfigyelés szerint a bombázást a Sárvíz betorkolásától É-i irányban kell megkezdeni. Rádiósom bevonulási parancsot kap Budaőrsre, ahol távbeszélőn fogunk kapni utasításokat a további felderítésre.

Felhúzatom rádiósommal az antennát és egész alacsonyan repülök az elárasztott területek fölött. Víz, víz és víz amerre csak nézünk. Egy tanya lakóházának emeleti erkélyéről két hölgy integet felénk. Körülöttük víz. A legszomorúbb kép Dunaföldvár környékén a Duna balpartján fogad. A legtöbb tanyaháznak csak a fele, vagy a teteje látszik ki a vízből. Egy-egy árva gémeskút nyújtogatja a nyakát, hogy éppen csak az ágasa látszik ki.

Solt község utcái majdnem mind víz alatt vannak és a lakosság csólnakokkal, dereglyékkel közlekedik. A betonút a dombról hosszan a víz alá merül, úgyszintén a vasuti sínek is eltünnek a víztükör alatt. Solttól délkeletre fekvő őrház sorompói részegen meredeznek az ég felé és a sínek talpfástól felszaggatva lógnak le a töltésről.

Fényképezőgépünk sűrűn kattog. Egymásután készítjük felvételeinket.

Időközben ezredünk is megkapta a bombázási parancsot és a kirendelt három gép elindult a torlasz szétrombolására.

Amint Budaőrsön leszállunk, máris jelentik, hogy várnunk kell, míg a



Solt község víz alatt!

bombázást végrehajtják, hogy azután ismét ellenőrizzük a veszélyeztetett területeket.

Dél felé ismét hívnak a telefónhoz és megtudom, hogy a bajtársak jó munkát végeztek, az egész jégtorlasz egyszerre megindult. Parancsot kapunk a felszállásra.

Ismét zúgnak a motorok és Budaőrs lassan eltűnik a Kamaraerdő mögött.

Már látszik messziről a dunaföldvári híd. Nézzük az apostagi átszakadt gátrészeket és csodálkozva látjuk, hogy a még pár órával ezelőtt észlelt erős áradás helyett a víz kavarogva ömlik vissza a mederbe. Átrepülünk Paks fölött is és csak ezután látjuk meg az úszó jégtömeget.

A nagy víznyomástól rohanva halad délnek a jég. Már nem olyan tömött, mint délelőtt volt. Inkább lazább, szétziláltabb benyomást kelt. Sok helyen a tömbök között vizet látni, amint piszkosan örvénylik. Három, négy gazdátlan csónak az úszó jég hátán. A gátak is mintha már magasabban állnának ki a vízből.

Nádudvar vonalában híre sincs a nagy torlasznak, csupán a kásás jégtömeg rohan lefelé a folyam áramlásában, leszakítva egy-egy tömböt a parti jégtáblákból.

A gátakon és a magasabb partszakaszok mentén álló embercsoportok mindenütt integetnek. Olykor, ha mi is visszaintünk a pilótafülkéből, sapkáikat lengetik a gép felé.

Részvéttel gondolunk szegény magyar testvéreinkre, akik szorongva várják a segítséget, hogy otthonukat, javaikat megmenthessék a pusztulástól.

Szeretnénk odakiáltani nekik, hogy velük érzünk és ha a magyar sors a sorozatos elbukások sorsa, ne feledjék, hogy a magyar minden megpróbáltatást kiállott s a baj és veszély edzették acélossá akaratukat.

vitéz Járomy Árpád

SEMMI SEM UJ A NAP ALATT

Valahányszor egy újabb gondolat valósul meg a repülésben s az eddigi rendszertől eltérő, »korszerű« megoldást sikerült találni, öntudattal s az elégtétel jóleső érzésével állapítjuk meg, hogy ismét egy lépéssel előbbre sikerült vinnünk a repülés ügyét s egy lépcsővel magasabbra jutottunk a tökéletesedés fokán. A repülésben megszűntek a korok — a haladás rohanó ütemében csak az úttörők voltak képesek figyelemmel kísérni a fejlődést, hiszen ők még ott segédkeztek az első szárnypróbálgatásoknál. A ma gyermeke már csak a »készbe« ül bele s talán megcsodálja a néhány év előtti gépek »vicces« formáját, »naiv« kivitelét, mert hiszen az ő ideje már a stukákéval, rombolókéval, 700 km-rel száguldó vadászokéval esik egybe — csupaszárnymegoldásokról, az ellenállás csökkentésére faroknélküli kivitelről elmélkedik, kis motorerővel sok utas szállítása útján törekszik az »ökonómiára« s meggyőződése, hogy mindebben merő újat alkot fantáziája, mely a tudományt gazdagítja.

Pedig — semmi sem új a nap alatt. Minden gondolat ott ringott Franciaország földjén, mely megajándékozta az öreg Európát a repülés első szülöttjeivel, hogy néhány év elteltével át kelljen engednie a vezetést a nagyszerű germán szellemnek, mely a maga módszeres kutatásaival az újabb időkre meghatározta a fejlődés irányát. Míg Lilienthal feledhetetlen munkásságával megvetette a repülés alapjait, Chanute a sárkánygép megalkotásával teremtett rendszert.

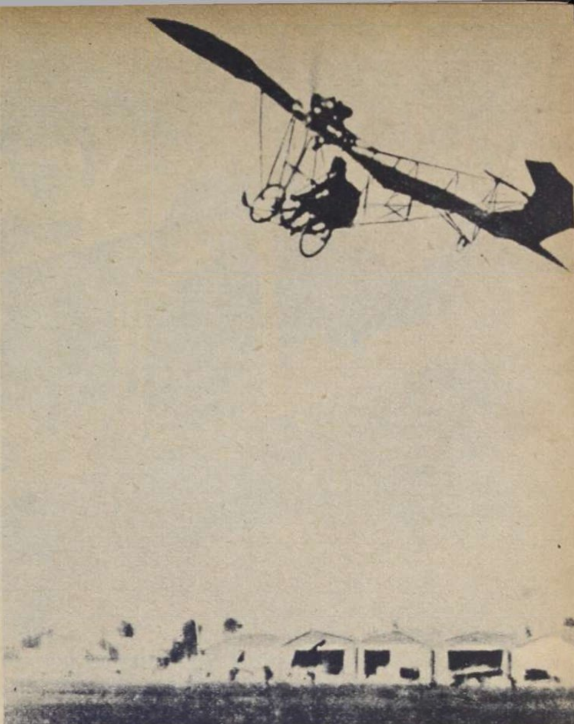
A világháború előtti időszakot méltán nevezhetjük a repülés »hőskorának«, s ha idővel mérve, alig három évtized választ is el bennünket tőle, a repülés fejlődésének történetében felér egy évszázaddal. Pillantsunk vissza ebbe az időszakba, melyben még apáink voltak a repülés ihletett csodálói s álltak értetlenül új világot teremtő problémák előtt s látni fogjuk, hogy bizonytalanságban tapogatózó kísérleteik során, kitűnő meglátással és helyes ösztönükkel csaknem mindent megvalósítottak, amit a tudomány eszközeivel napjainkban sikerre viszünk.

Harminchárom év előtt, 1907 őszén, Wells osztrák mérnök egy különös géppel kísérletezett, melynek gondolatát a Zanonia nevű növénynek, a gyermekvilág előtt jól ismert terméséből nyerte. Wells megfigyelte a Zanonia aláhulló szárnyas termésének sajátos röptét s annak elve alapján alkotta meg siklógépét, mellyel Klosterneuburg közelében, hegyoldalba épített lejtős deszkapályáról végezte kísérleteit. Ez a teljesen farok nélküli, csupán két, egysíkban épített, természetesen még meglehetősen rossz oldalviszonyú, de végein már felgörbített szárnypár volt a faroknélküli gép őse s belőle alakult ki Ettrich Igo később világszerte ismertté lett »Taube«-ja, mely a monarchia első »hadigépe« volt. A Wells-féle siklógép kereszttengely körüli egyensúlyát kezdetben hasalva elfekvő, később ülő helyzetben vezető pilóta súlypontjának, illetve ülésének előre-hátra tolásával sikerült úgy-ahogy biztosítani — mondanunk sem kell, hogy ilyen körülmények között a leszállás sem lehetett »mintaszerű«.

Ujabb három év telt el. S most vessünk egy pillantást Santos Dumont, az ismert braziliai sportember sajátos szerkesztésű, bambuszrudakból épített egyfedelűjére, a karcsúsága és könnyedsége folytán »Demoiselle«-nek elkeresztelt, mindössze 7 méter fesztávolságú kis gépére, mely méltán nevezhető az akkori kor gyermekcipőben járó mótoros repülés Zöglingjének. Szülők, akik féltik a korszerű siklógépeink nyergében, vállhevederekkel, derékszíjjal lerögzített, kapaszkodóval biztosított csemetéiket a leeséstől, nézzék meg a Demoiselle-t, melynek suszterszékeken látható bőrnyerge aligha volt kényelmesnek nevezhető, — így történhetett meg, hogy a kis Darraque-mótor elindítása után, egy érdemes svájci pilóta alatt leszakadt a bőrnyereg s a szegény pilóta nadrágfékje csaknem tüzet fogott, míg sikerült a rebellis monoplánt szárnyvégnél elkapva, megállásra kényszeríteni... Ez volt a kezdeti idők ülésmegoldása s még a nagy Farman is úgy ült kétfedelű, Gnome-mótorral felszerelt szárnyai közt előretolt gondoláján, mint a mai sasfiók a Tücsök orrán. Kevéssé szolgálhat vigaszul, hogy viszont a nagy csúcsrepülő, Ferdinand Schulz is így ült híressé vált »Besenstiel«-jén, mely valóban közönséges kerékpár nyergével ugyancsak próbára tehette 7 órán keresztül állhatatos pilótájának ülőképességét.



A Wells—Ettrich »Zanonia« »csupaszárny« gép — 1909-ben!

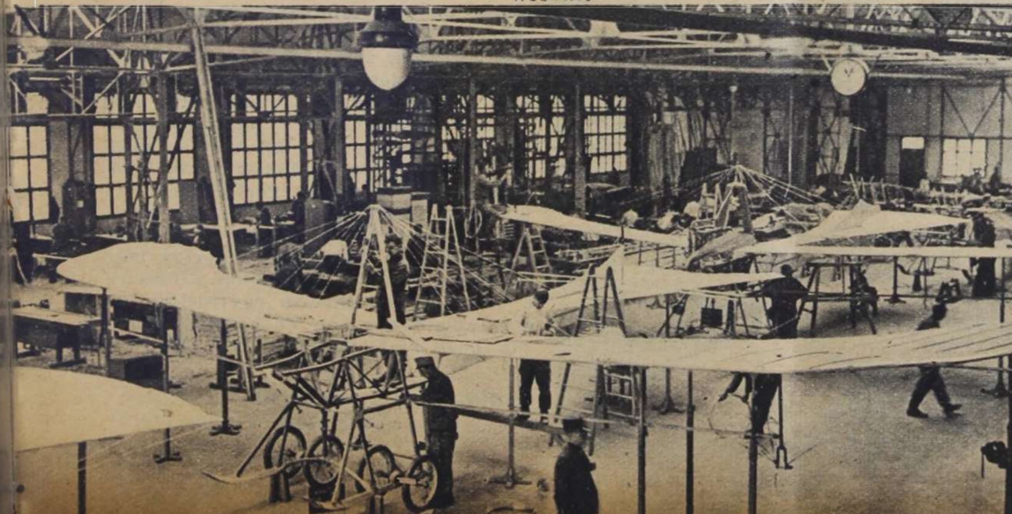


Santos Dumont »Demoiselle«-je, a motoros gépek Zöglingjének volt nevezhető (1910)

Semmi sem új a nap alatt — mondottuk. Lám, a repülőtitánok »vagánykodása« már abban az időben is virágjában volt. Garros, aki egyébként korának elvitathatatlanul legjobb kezű mestervezetője volt, a Grand Prix d'Anjou versenyen új módját találta ki annak, hogy halálra rémítgesse az egyébként sem túlságosan felvértezett nézőit, akik ekkor még nem is annyira a repülőteljesítményekért, mint egyszerűen a gépnek levegőbenmaradásáért drukkoltak. Rendesen nagy magasságban jött be a repülőtérre, aztán a hangárok felett fejreállította a Gnome-mótoros Bleriot-t s forgómótorának tartós rövidezárásával olyan parázs »zuhanórepülést« végzett, hogy a zuhanástól tartó nézősereg menekülni sem tudott, s egyszerűen földretaposta egymást, míg Garros 5—6 méteren ismét felszöktette a gépet s leszállás után nem győzte fogadni a »snájdig« tettéért kijáró gratulációkat. Ilyesmit a mai »meg nem értő korszellem« sehogy sem honorálna, ha ugyan néhány üzemnapból való kimaradással nem...

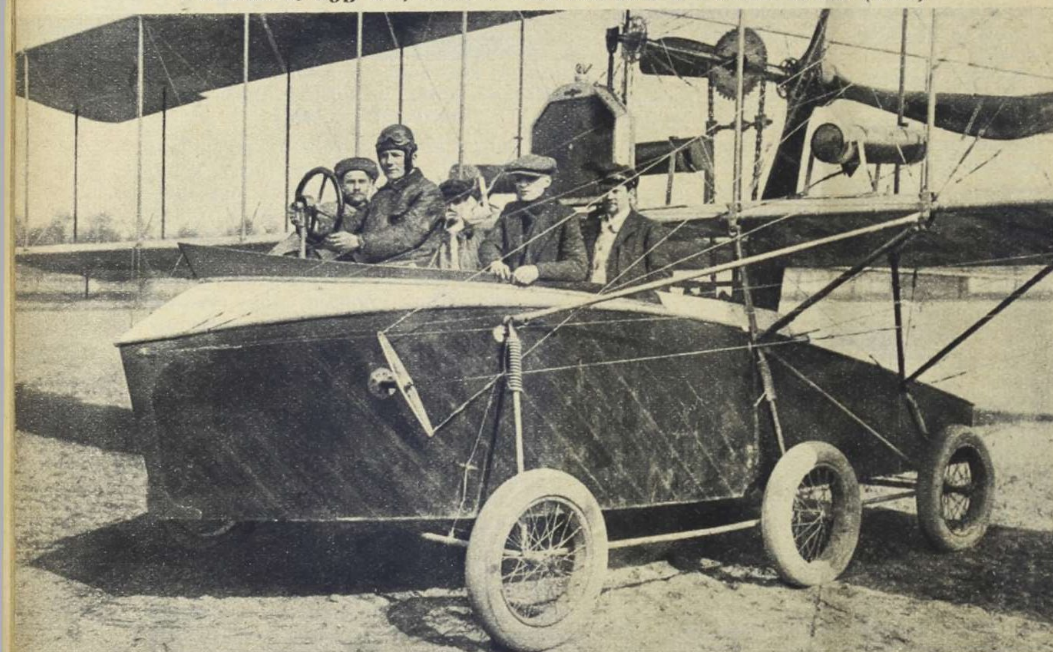
Két év alatt — Bleriot-tól Chevillardig nagyobb volt az ugrás a repülésben, mint előtte és utána bármikor. Ebben az időben kelt a világhírnév szárnyára két rettenthetetlen francia pilóta neve: Pegoud-é és Chevillard (ejtsd: Sévijjár)-é, akik megteremtették — éppen 30 év előtt — a műrepülés iskoláját. Ha tekintetbe vesszük az akkori gépek kezdetlegességét, kétes szilárdságát s a szilárdsági számítások problematikus voltát, csak elismeréssel kell adóznunk az úttörőknek, akik valószí-

A hadsereg első gépe, az Ettrich Taube már 1914-ben — sorozatgyártásban készült

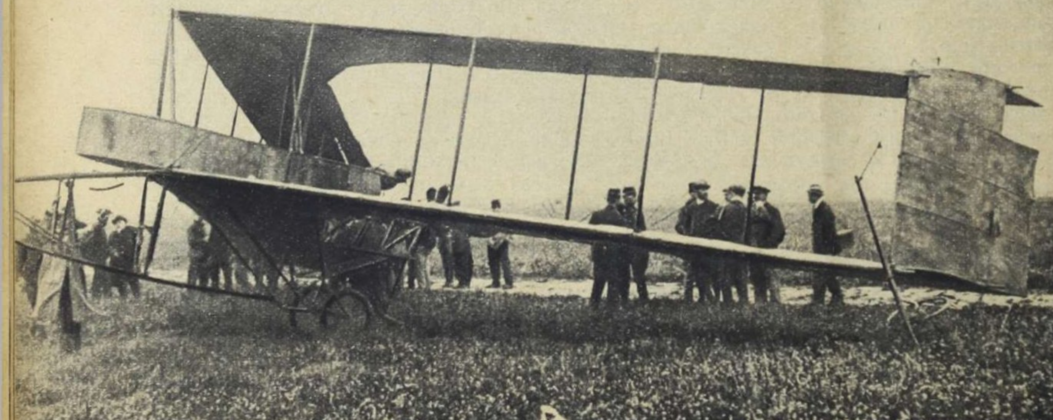




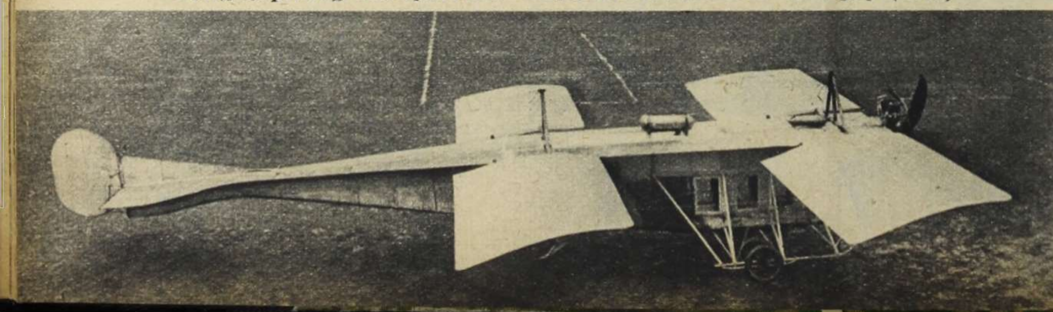
Farman is úgy ült, mint a mai mazsola a Tücsök orrán (1910)



Roggeron hatalmas hydrobiplánja 50 lóerővel — öt utast vitt fel



Felix kapitány Nieuport Dunne-je, az első faroknélküli gép (1913)



nűleg semmivel sem kevésbbé tartották értékesnek az életet s megbecsülendőnek a repülés várható örömeit, mint a ma pilótái.

Pegoud a Pau-i Bleriot repülőgépgyár szerelője volt, aki az iskolagépek startraállítása során eszközölt gurigázásai alatt jött rá, mint kell önmagát képeznie annak, aki nem aviateur, hanem csak mechanicien... Vakmerő pilóta lett s a Bleriot-gépek specialistája. Egy alkalommal páros repülést végeztek Lenoir-ral, ami abban állott, hogy Pegaud, gyorsabb gépével állandóan »sturcolgatta« az iskolagéppel csellengő társát. Egy ilyen rárepülésből adódott aztán az a kritikus helyzet, mely a világhíressé vált »looping the loop« néven ismeretes bukfencet megteremtette, illetve kikényszerítette. Lenoir is kedvet kapott, hogy »snájdig« felrántással megmutassa kísérőjének, mennyivel nem marad el mögötte... éppen abban a pillanatban, mikor a rázuhanó Pegoud alig 2—3 méterre mögéje ért. Az összeütközés elkerülhetetlennek látszott. Pegoud rémülten rántja hasához a kis kormánykereket, a Bleriot felágaskodik s hanyatt esve zuhan a föld felé. A pilóta ösztönszerűleg felhúzza ismét a gépet, mely engedelmesen követi a kormány mozdulatát s mire a sápadtan leszállt hőst körülveszik, már szemrebbenés nélkül állítja: — így akartam! (Mintha a mi ifjainkat hallanánk!...) De becsületére váljék, valóban meg is ismétli s mire Bleriot megerősíti a szárnyak alsó huzaljait (ma a felsőkre is gondolnának...) Pegoud egyhuzamban négy looping-ot »vág ki«. Hogy aztán nem is jutott tovább ennél a figuránál, annak egyszerű magyarázata az, hogy a nagy »slágert« állandóan újráztatták s Pegoud, a ma már iskolafeladatként szereplő »trükkel«, bejárta egész Franciaországot s egész szép summát keresett a bukfenceivel. Utóda, Pasquir báró, Pesten is járt, ahol kettős kereszt jelvényű, 100 lóerős Gnommal felszerelt gépével mindössze 3 bukfencet volt hajlandó bemutatni, de ezzel is felejthetetlen emléket hagyott hátra.

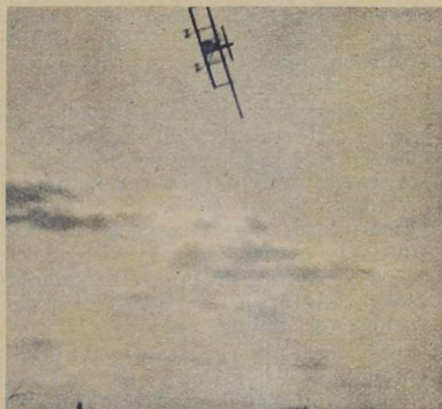
Ne higyjük azonban, hogy a bukfenc maradt egyedül a mutatványos repülőnapok »nagy száma«, — Chevillard Farmanjával csakhamar túlszárnyalta honfitársait. Földközelben végrehajtott túldöntései, bukófordulói, fél orsóval befejezett loopingjai, de különösen 2—3 másodperces hátonrepülés után, leállított, vagy önmagától leállt mótorral végzett igen lassú orsói, annak az egyébként is rendkívül lusta kétfedelűnek mesteri vezetésére vallottak s kétségtelen, hogy páratlan képességeivel a műrepülés magasiskoláját teremtette volna meg, ha — de hiszen ebben az időben minden pilótának azonos volt a sorsa!...

Azt hinnők, a légiforgalom megteremtésének gondolatát a gépek tökéletesedése váltotta ki. Korántsem. Még alig sikerült Farmannak négy utast felvinnie biplánján, mikor már ott volt az utasforgalom kényelmi szempontjának kívánalma is... Kabinba, zárt fülkébe az utasokat, mint az autók limuzinjában, hogy zavartalanul élvezhessék a kilátást s ne szenvedjenek a mótorzaj, még inkább a fecskendező olajtól. Albessard 6 utasra szánt tandem egyfedelűje ma már komikusan hat, de ha meggondoljuk, hogy közel három évtized előtt jött

Albessard tandem-monoplánja volt a világ első kabinos gépe (1912)

létre s — repült is (utasok nélkül, mert 45 lóerős mótora ekkora teljesítményre mégsem volt képes), úgy el kell ismernünk, hogy gondolatokért az akkori idők szerkesztői sem vártak új világ jöttére.

Hogy az akkori, aránylag gyenge mótorokkal (többnyire 50 lóerősek voltak) olyan terheket voltak képesek vinni, mint Farman, Astra, Ruggeron, stb., egyszerűen az óriási felületek adják magyarázatát. Ruggeron biplánjának 2 méter szárnymélység mellett 18 méter fesztávolsága volt, súlya ezzel szemben, terhelés nélkül, 360 kg. A 72 m² felület tehát meg sem érezte 5 személy súlyát. Közel 80 lóerős mótorával ilyen terhelten is félórán át tudott levegőben maradni.



A francia Chevillard — bukófordulóban (Rheims, 1911)

Az elmult évek során sok szó esett a faroknélküli gépekről. Az ellenállást adó felületek csökkentésének igyekezete azonban nem csak napjaink szerkesztőit késztetik hasonló megoldásokra, de ott szerepelt ez az irányzat a kezdeti évek aviatikájában is. A francia hadsereg egyik katonai pilótája, Felix őrnagy végzett kísérleteket a Nieuport Dunne faroknélküli »nyíl« géppel, melyet 50 lóerős Gnome forgó mótor hajtott. A rendkívül keskeny futóművel rendelkező és a földön igen esetlen, minden oldalszélre megdőlő, sajátos konstrukció, a levegőben egészen engedelmesnek bizonyult — Felix őrnagy a Dauville-i versenyen jogosan ragadta bámulatra nem csak a közönséget, de kartársait is, mikor az iromba géppel, amely egyébként csürő-kormányok nélkül is teljesen stabilnak mutatkozott, berepült az öböl fölé s az ott horgonyzó Arc en ciel jachtot megkerülve, megérdemelten vitte el a verseny — új szerkezet jutalmazására kiírt — nagydíját.



A Nieuport Dunne versenytársait is csodálatra ragadta a deauvillei repülőnapon (1913)



Garros az Anjou-versenyeken »zuhanórepülésben« közelíti meg a földet (1911)

Napjainkban széria-gyártás gondoskodik a légiháború kívánalmainak kielégítéséről — egyszerre 4—500-as sorozatokban ontják a gyárak a különféle típusú gépek tömegeit, hogy utánpótlás nélkül nagy erők legyenek bevethetők. Hajdanában persze csak egyes példányokról volt szó, hiszen 1910-ig, a Santos Dumont által díjtalanul rendelkezésre bocsátott Demoiselle-től eltekintve, alig épült valamely típusból két egyforma darab. A világháború kitörésekor a monarchiának mindössze néhány Warchalovszky, Farman, Bleriot és Ettrich Taube gépe volt. Ez utóbbiból egyszerre 10 darabot rendelt a hadvezetőség, mire megindult — a szériagyártás. A Fischamenden állomásozó léghajósosztály 5, a Wr. Neustadt-i repülőgépgyár ugyancsak 5 drb gyártását kezdte meg, mégpedig egyformán, egyszerre »szabvány« szerint. Három hónap alatt el is készült mind a tíz, minek eredményeként még a leszállítás előtt megkezdhették újabb tíz, kétüléses Ettrich gyártását. S megszülettek az Ajax, Atair, Anita... mert akkor még nem volt érdemes lajstromozni s névre hallgattak a gépmadarak is: Barbar, Barbara, Belizar, Brigitta, Bella... dallamos csengésű leánynevek s a repülő fülnek oly kedvesek. Akár csak ma.

Mert semmi sem új a nap alatt.

vitéz Hefty Frigyes

Az orrkerék fejlődése

W. Wernitz (Luftwissen 1940. Bd. 7. No. 3.) cikke alapján írta: Székely Mihály gm.

Újabban számos repülőgéppel találkozunk, melyeknek egyik futó műkereke az előrenyúló törzsorrhoz van erősítve: ezt nevezzük orrkeréknek.

A repülés első éveiben is voltak már orrkerekes gépek, ezeknél az orrkerék feladata az volt, hogy a gép fejreállását megakadályozza. Az orrkerék nem volt rugózva és nem volt beálló. Igen hasznosan látta el feladatát e lassú gépeken es az újabb fejlődésre annak a megállapítása maradt, mennyiben válik be az orrkerék a mai gyors gépeken; hogy viselkedik gurulásnál, fékezésnél és leszállásnál; hogyan kell elhelyezni a súlyponthoz képest a tulajdonképpeni futókerekeket és milyen terhelésekkel kell számolni az orrkerék és a törzs szilárdsági számításánál, mert itt a viszonyok másképp alakulnak, mint a farkerekes gépeknél.

A mai orrkerekek rugózva vannak és beállók, sőt többnyire az oldalkormánnyal vannak összekötve úgy, hogy gurulásnál kormányozhatók. Az oly gépeknél, melyeknek nincs oldalkormányuk, oldalirányban tehát a csűrőkkel kormányozzák őket, az orrkerék a csűrőkkel van összekötve.

A szabadon beálló orrkerék 1930-ból származik; előnye, hogy túlságos oldalerőket nem vesz fel és nem viszi át a törzsre, kivéve a szándékos kormányzás alatt. Alkalmazzák szárazföldi és kétéltű gépeken.

Az orrkerekek az Egyesült Államokban rohamosan fejlődtek, az ottani kísérletek folyamán számos, az orrkerekes gépekre jellemző sajátságot figyeltek meg:

1. A leszállás a minimálisnál nagyobb sebesség mellett is lehetséges.

2. A kifutás hosszúsága kevéssé függ a siklósebességtől, mint a farkerekes gépeknél, bár a gépet nem kell kilebegtetni; viszont a nagyobb leszálló energia felemésztésére erőteljesebb fékekre van szükség.

3. A gép hevesebb ütközés után sem szökdécsel, mert a gép súlypontja a fő futókerekek előtt van és mihelyt a gép földet ér, a szárnyak hajlásszöge kisebb, mint a föld megközelítése pillanatában,

4. Nem kell okvetlenül a gép hossztengelye irányában leszállni, oldalogva is lehet; a kifutás alatt a gép önként beáll hossztengelyével abba az irányba, melyben súlypontja halad. Ennek egyszerű magyarázata az, hogy a futókerekek elé helyezett súlypontra ható tehetetlenségi erő és a futókerekekre ható talajellenállás erőpárt ad, mely a gépet hossztengelyével a súlypont haladási irányába fordítja. Az elől levő orrkerék beálló, tehát nem áll ellent ennek az elforgatásnak. Ezzel ellentétes a farkerekes gépek viselkedése: Ezek oldalazó leszállásnál megpördülni igyekeznek abban az irányban, melybe a gép hossztengelye mutat, mivel itt a súlypont a futókerekek mögött van.

5. A gurulás stabilis: A gép nem iparkodik irányából kitörni (megperdülni).

6. A föld érintése pillanatától kezdve lehet fékezni, az orrabukás meg van gátolva az orrkerékkel, másrészről a tapadás is biztosítva van a kerék és a talaj közt, mivel a kisebb szárnyszög miatt a felhajtóerő kicsi.

7. A vezető a guruláskor jobban lát, mert az orr közelebb van a talajhoz és mert hosszirányban a gép nem áll ferdén, az utasok kényelmesebben ülnek (utasgépeken).

8. Az előzőkből következik, hogy a gép felhúzása (kilebegtetése) nélkül egyenest a siklórepülésből biztos leszállás lehetséges.

9. Gurulásnál oldalszélben is biztosabb az oldalkormányzás, mint a farkerekes gépeknél, mert a törzsfelület és a függőleges vezérsík szélbe beállítható hatása a gurulás alatt — a futókerekek súlypont megetti elhelyezése miatt — kedvezőn le van csökkentve.

10. A repülőtereken a nekifutás egyszerűbb, mert a gép már a talajon kb. a legkisebb homlokellenállás helyzetében van, jó talajon tehát a nekifutás megrövidülhet. Oldalszélben is lehetséges a nekifutás (lásd 9.). A megperdülés veszélye jóval kisebb.

Az orrkerék ezen jó tulajdonságai lehetővé tették a néprepülőgép kifejlesztését. A kezdeményezést az illetékes amerikai hatóságok vették kezükbe pályázatok kiírásával, melyeknek a követelményei úgy voltak megszabva, hogy csak orrkerekeres gépek tudták teljesíteni, például a felhúzás nélküli leszállást.

Egy sereg típus jött létre, melyeknek közös jellemzője a leszállás siklórepülésből felhúzás nélkül és az oldalirányítással kapcsolt orrkerék. E gépeknek mind orrkerekei, mind futókerekei igen lágyan vannak rúgózva, az előbbi rúgóútjai 20 és 43 cm, az utóbbiaké 30.5 és 46 cm közt váltakoznak. A gépek 2—4 ülésesek.

A kisebb utazógépekkel elért eredmények után forgalmi és katonai gépek is készülnek orrkerékkel, mely természetesen behúzható.

Már 29.5 tonna súlyú gépet is csináltak orrkerékkel; futóművének súlya 1520 kg, az orrkerék 300 kg nehéz. Az orrkeréken fellépő legnagyobb lökőerő 24.5 tonnának van felvéve. A gépet egyenesen a siklórepülésből lehet hárompont-helyzetbe hozni és vele leszállni.

Kezdetben az orrkerék viselkedése kényszerleszállásoknál aggodalomra adott okot, attól féltek, hogy ha az orrkerék eltörik, leszakad a törzsorr és megsérül az egész törzs. De 7 évi kísérletezés alatt ily eset nem adódott elő.

Az orrkerék hajlamos az önlengésekre (simmizésre); ennek okai még nincsenek felderítve.

Az orrkerék és a talaj érintkezési pontjának távolsága az orrkerék lengőtengelyének és a talajnak metszéspontjától a tervezők szerint 0.25—0.5 R/R közt ingadozik, ahol R az orrkerék sugara.

Az orrkerék terhelése általában nagyobb, mint a farkereké, mert közelebb esik a súlyponthoz, ezzel nő a súlya is. Viszont a futókerék hátrább, kedvezőbb helyre kerül a bekötés szempontjából, ez súlymegtakarítást eredményezhet.

A futómű hátrahelyezésének határa azzal van megszabva, hogy a gépnek nem szabad akaratlanul a farára ülni. Az előrehelyezést a nekifutás viszonyai szabják meg: nekifutásnál a magassági kormánysíkokon oly erőknek kell fellépni, melyek a főfutómű előtt levő gépsúlyt megemelni képesek és legyőzik a légcsavar húzóerejének nyomatékát.

A magassági irányítóművet továbbra is a repülő stabilitás és nem a nekifutás követelményei szerint méretezik.

Amerikán kívül Angliában, Hollandiában és a Cseh-német protektorátusban történtek próbálkozások orrkerekes gépekkel. A többi repülő nemzet vár még és gyűjti a tapasztalatokat.

ADAKOZZUNK A REPÜLŐ ALAPRA!!

Vadászok



Bombázók támadó úton

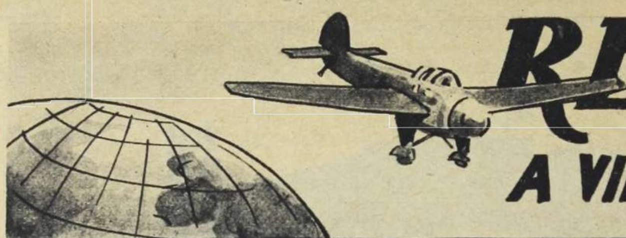
VALAHOL OLASZORSZÁGBAN



Egy albániai hadirepülőtéren



Hóborította repülőtéren a bombák hó alatt rejtőznek



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGIPOLITIKA

Umberto Cappa repülő altábornagy átvette a római 3. repülőkörzet parancsnokságát, mint *Mario Infante* altábornagy utódja, aki egy repülőbalesetnél súlyosan megsérült.

✱

Sir Charles F. A. Portal repülőtábornagy, az angol légierők főparancsnoka, vezértábornaggyá lépett elő.

✱

Az angol parlamentben szóba került, hogy a légierők és a haditengerészet együttműködése nem teljesen surlódásmentes. A fegyveres erő e két része között már régóta húzódó ellentét van. A partvédelem az a pont, ahol ezek az ellentétek leginkább kiütköznek, mert a feladat egyrésze a haditengerészetre, más része pedig a légierők parancsnoksága alá tartozó partvédelmi repülőparancsnokságra hárul.

✱

Az angol repülőkiképzés rendszerét német minta szerint újjászervezték. Az új rendszerben a haderőn kívüli kiképzésnek nagy szerep jut. A haderőn kívüli kiképzés védnöke a király. 700.000 főt akarnak a légierők kötelékébe beszervezni.

✱

Az olasz légügyi költségvetést az 1941 július 1-től kezdődő költségvetési évre 3664 millió lírában állapították meg. Az emelkedés a mult évi előirányzattal szemben 402 millió líra. Az előirányzott összeget az év folyamán a háborús szükségletnek megfelelően esetleg módosítani fogják.

✱

Az Észak-Afrikában működő francia légierőket közös parancsnokság alá helyezték.

✱

Az Egyesült Államokba küldött argentinai repülőtanulmányi bizottság 15 hónapi tartózkodás után visszatért Argentinába. A bizottság három repülő őrnagyból és két repülőszázadosból állott. Rövidesen új repülőbizottság érkezik Argentinából Amerikába.

✱

Francia légügyi költségvetés. Franciaország légügyi költségvetése 1941 első *negyedére:* 5249 millió frank.

✱

Orosz repülőaltábornagyok. Az orosz hadsereg 116 altábornagya közül 13 a légierőkhöz tartozik. *Loktionow* orosz repülőtábornok, aki 1939 novemberéig a légierők parancsnoka volt, jelenleg pedig a hadügyi népbiztos helyettese, röviddel ezelőtt vezérezredes lett.

✱

Amerika nagy érdeklődést tanusít az északafrikai légi háború eseményei iránt, mert egy légügyi attasén kívül még két repülőtisztet küldött Kairóba megfigyelőként: *Brower* ezredest és *Demas T. Craw* őrnagyot.

✱

Ujfoundlandban az amerikaiak megkezdték a légi és tengerészeti támaszpontok létesítését. Nagyszámú mérnök és építész érkezett az építkezés színhelyére.

✱

Törökország légi hadereje 3 ezredből áll. Repülőgépeinek száma: 1000—1200. Ezek közül mintegy 200 korszerű. Létszám: 8000 fő.

✱

Kanada miniszterelnöke. Mackenzie King a demokrata kedélyek lecsillapítására bejelentette, hogy 1940-ben 36.000 fő, 1941-ben pedig 72.000 fő fog Kanadában repülőkiképzést nyerni. Az idén 25 új repülőszázadot állítanak fel.

A »sas-raj«-t, amelynek legénysége egyesültállamokbeli repülőkből áll, Angliában első vonalbeli szolgálatra osztották be.

✱

Az Egyesült Államok kormánya arra törekszik, hogy az Unió közvetlen környékén fekvő angol szigeteken kívül a Csendes-óceán déli részén is épít új légi és tengerészeti támaszpontokat és így az Egyesült Államok védelmi rendszerének pillléreit egészen Ausztráliáig kitolja.

Az erre vonatkozó tennivalók végrehajtása céljából egyezmény jött létre az Egyesült Államok, Ausztrália és Ujzéland kormánya között. Szó került az ausztráliai Sydney és Melbourne, továbbá a tasmaniai Devonportnak légi támaszponttá történő kiépítéséről.

Amerika kilátásba helyezte Ausztrália számára repülőgépek szállítását.

✱

A francia légierők parancsnoka: Romatet tábornok altábornaggyá lépett elő. A világháború alatt a vadászrepülőknél szolgált. Helyettese: *Rozoy* dandártábornok.

✱

Lord Beaverbrook angol repülőiparügyi miniszter *Sir Noel Laurence* tengernagyban új munkatársat kapott, aki főleg a haditengerészettel összefüggő repülésügyi kérdésekben támogatja a repülőiparügyi minisztert. Leurence tengernagy a világháború alatt búvárhajó parancsnok, majd 1936—37-ben a repülőgépszállító hajók parancsnoka volt.

✱

Az angol hadiipart jelenleg egy négytagú bizottság irányítja, amelynek tagjai: a repülőiparügyi, a közmunkaügyi, valamint a közellátási miniszter, továbbá a haditengerészet első lordja. *Winston Churchill* a politikai, közgazdasági és ipari körökkel tárgyalásokat folytat, mert a hadiipar irányítását a négytagú bizottság helyett az újonnan felállításra kerülő iparügyi minisztériumra akarja ruházni.

✱

A középafrikai Nigériában az angolok két repülőgépjavító műhelyt rendeztek be. Az afrikai hadműveletek szempontjából a *De Gaulle*-mozgalomnak nagy jelentősége van, mert az út a nyugati tengerparton fekvő Nigériából francia Közép-Afrikán keresztül vezet Szudán és Egyiptom felé. Ezért volt az angoloknak szükségük arra, hogy az angolbarát De Gaulle Közép-Afrikában megvesse a lábát és így az angol repülőgépek a francia területen támpontokat találhassanak.

KATONAI REPÜLÉS

Német repülők Olaszországban. Az angol »News Chronicle« 1500-ra becsüli az Olaszországba vezényelt német repülőgépek számát. A lap szerint a németek támpontjai Nápolyban, Bariban, továbbá a sziciliai Siracusában, Cataniában és Trapaniban vannak.

Emile *Severac* francia légügyi tudósító szerint a német légierők olaszországi működése az angolokat arra kényszeríti, hogy Angliából korszerű vadászrepülőgépeket küldjenek a Földközi-tenger vidékére. Amig eddig a Hawker »Hurricane«-ek is megfeleltek, addig a német Messerschmitt 109 és a Junkers Ju 88-as gépekkel Spitfire-ket kell szembeállítani.

✱

Angol névre keresztelt amerikai repülőgépek. Az Európába kerülő amerikai repülőgépek típusának elnevezését Angliában megváltoztatták. Ezekről a névváltoztatásokról az alábbi táblázatot állítottuk össze:

Consolidated B—24 = *Liberator* (négymotoros bombázó);
Douglas DB—7A = *Boston* (kétmotoros bombázó);
Curtiss P—40 = *Tomahawk* (együléses, egymotoros vadász);
Lockheed—Vega 37 = *Ventura* (kétmotoros bombázó és felderítő);
Martin 167 = *Maryland* (kétmotoros bombázó);
Martin 187 (?) = *Baltimore* (kétmotoros bombázó);
North American bombázó gyakorlógép = *Yale;*
North American bombázó gyakorlógép (nagyobb kivitelben) = *Harvard.*

✱

Megnyilt a spanyol repülőakadémia. Madridban megnyilt az első spanyol repülőakadémia, ahol a légierők tisztjei nyernek kiképzést.

✱

Mölders német alezredes február közepén 56-ik légi győzelmét aratta.

✱

Nicolson angol repülőfőhadnagy megkapta a Victoria-keresztet, a legna-

gyobb angol hadikitüntetést. (Nicolson az ötödik angol repülő, aki ebben a magas kitüntetésben részesült. A vadászoknál teljesít szolgálatot.

Ausztrália kormánya elhatározta egész Ausztrália területének légi térképezését.

✱

Szingapurban ausztráliai repülők érkeztek. Gépfelszerelésük az amerikai Lockheed B—14 Hudson bombázó és felderítőgép., — Ugyanide indiai légvédelmi tüzérség is érkezett.

✱

Egy féllábú angol repülőtiszt: Bader őrnagy, az úgynevezett »kanadai repülőszázad« parancsnoka, az ellenség előtt tanusított bátor magatartásáért megkapta a repülő érdemkeresztet. A világháború alatt a vadászrepülőknél szolgált, ott lett hadirokkant. A németangol háború kitörésekor újból jelentkezett arcvonalbeli szolgálatra és nevéhez eddig állítólag tíz légi győzelem fűződik.

✱

Riiser Larsen, az északsarki repülőútjairól ismert norvég repülő Kanadában az angol repülők kötelékében teljesít szolgálatot.

✱

Angliában 1940-ben légitámadások következtében 23.081 polgári egyén halt meg.

✱

A németek újabban négymotoros bombázógépeket vetnek be az Atlanti-óceán fölé az Angliába irányuló hajókaravánok megtámadására. Ilyen géptípusok a Focke-Wulf »Kurier«, amely a Focke Wulf »Condor«-típusú forgalmi gép katonai változata, a Junkers »Ju 89K«, amely a »Ju 90«-típusú forgalmi gép katonai változata, valamint a Blohm Voss »BV 142«.

✱

Toborzás repülőkiképzésre. Az Egyesült Államokban egyre nagyobb hullámokat vet a légierők fejlesztéséhez szükséges toborzás. A plakátokon ilyesmiket lehet olvasni: »... kiképzésed idején kapsz ingyen ruhát, felszerelést, kosztot és lakást, azonkívül havi 75 dollárt. Ha kiképzésedet befejezted, mint alhadnagyot, átvesznek a légierők tartalékába, ahol gyakorlatod ideje alatt 205—243 dollár havi zsoldban részesülsz. A felvétel feltétele: 20—27 éves életkor, jó egészség, nőtlenség és legalább kétéves magasabb iskolai képesítés.«

✱

A francia légierők kötelékébe ismét megkezdődtek a felvételek. Az újonnan belépők életkora 18—25 év, míg azoké, akik visszaténylegesítik magukat, legfeljebb 30.

LÉGIFORGALOM

Deutelmoser tábornok, okl. gépészmérnök, udvari tanácsos 65 éves korában meghalt. Deutelmoser 1937-ig az Osztrák Légiforgalmi Társaság (Ölag) igazgatója volt. Valamennyi európai állam légiforgalmi köreiben jól ismerték és igen nagyra becsülték. A legelső szabadléggömbvezetők közé tartozott, majd repülőgépvezetővé képezte ki magát és egyike volt a monarchia első repülőtisztjeinek.

Repülőkörökben Magyarországon is sok ismerőse és tisztelője volt.

✱

A Deutsche Lufthansa 15 éves fennállása alatt 190 millió kilométert repült, 2,100.000 utast és 24.000 tonna postát szállított.

✱

A japán légiforgalom felügyelőbizottságának 13 tagja Nagasaki közelében repülőbalesetnek esett áldozatul.

✱

A spanyol légiforgalmi társaság egyik postarepülőgépét a marokkói partok közelében, Casablancától 40 kmnyire megtámadta egy francia vadászrepülőgép. A spanyol repülőgép szerelője még a levegőben meghalt és több utasa megsebesült. A repülőgép ezután Marokkó területén leszállni kényszerült. A francia hatóságok az utasokat letartóztatták és a repülgép rakományát lefoglalták.

✱

A perui kormány megtiltotta, hogy német repülőgépek Peru területén átrepüljenek. A tilalom a Német Lufthansa délamerikai forgalma ellen irányul.

✱

A locarno—római légiforgalmat műszaki okokból beszüntették.

✱

Az amerikai légiforgalom 1940-ben becslés szerint 75 milió dollárt vett be. (1939-ben: 55,900.000 dollárt.) A tiszta nyereség kb. 6 millió dollár. (1939-ben: 3,130.000 dollár.) Üzemi bevételek tekintetében első helyen áll az American Air Lines és az United Air Lines.

✱

A China National Aviation Corp., amely a Pan American Airwayshez közel álló amerikai érdekeltséghez tartozik, a Távol-Keleten át akarja venni a British Overseas Airways Corp. szerepét.

✱

Az oroszok február 1-én megnyitották a moszkva—Archangelsk—Anadyri (Behring-tenger) légiforgalmat. Ez a Szovjetunió legészakibb légivonala. Hossza 8144 km.

✱

Szovjet-Oroszország már három ízben is ajánlatot tett az Egyesült Államoknak arra, hogy Szibérian keresztül Alaskáig közvetlen légiösszeköttetés biztosíttassék. Az Egyesült Államok kormánya az ajánlatot mindannyiszor visszautasította azzal, hogy a sarkvidék időjárási viszonyai a légijáratok biztonságát veszélyeztetnék.

✱

Észak- és Dél-Amerika között a légiforgalom megkétszereződött. Az Egyesült Államokból hetenként 137 járat indul Dél-Amerika felé. A forgalom az éjjeli órákra is kiterjed. Uj gépek alkalmazása által a járatok időtartama megrövidül. Igy például Miamiból Rio de Janeirót 48 óra alatt lehet elérni.

A japán légiforgalmi vállalatok összeolvasztása. A japán minisztertanács elhatározta az öt légiforgalmi vállalat egyesítését. Ezentúl ez lesz Japán egyetlen légiforgalmi vállalata.

✱

Uj japán légiforgalmi repülőgép. Uj repülőgépek épülnek Japánban az ázsiai légiforgalom lebonyolítására, amelyek a helyzetnek megfelelően nagy sebességgel és működési sugárral rendelkeznek. A gépek típusjele: MC 20. Személyzet: 4 fő, utas: 11. Csomag: 300 kg. A gépeket két darab, egyenként 850 lóerős motor hajtja. Legnagyobb repülőtávolságuk 2—3000 km. Legnagyobb sebességük: 430 km/ó, utazó sebességük: 320 km/ó.

✱

Az amerikai légiforgalmat átszervezik. A vállalatok számát csökkentik.

✱

Lord Wakefield of Hythe az angol Royal Aero Club elnöke 81 éves korában meghalt. A Wakefield & Co. olajvállalat igazgatója volt, aki számos sportrepülő vállalkozást finanszirozott. Igy ő tette lehetővé az *Amy Johnson—Jim Mollison* házaspár afrikai és ausztráliai repülőútjait, azonkívül számos díjat alapított a sportrepülés fellendítése érdekében.

✱

Boliviában megalakult a »Liga pro Aviacion Nacional«, amelynek feladata a haderőn kívüli repülőkiképzés lesz. A liga védnökei a hadügyminiszter és a külügyminiszter.

✱

A svéd Aero Club a haderőn kívüli repülőkiképzésre 190.000 svéd korona támogatást kap az államtól. Ebből 50 növendéket akarnak kiképezni az első fokon és 150 kiképzett növendéknek nyujtanak alkalmat a gyakorlásra. A vitorlázó repülést szintén felkarolják.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A leggyorsabb amerikai repülőgép — a svájci Interavia szerint — a Vought-Sikorsky »F4U« típusú együléses vadász, amelyet egy 1850 vagy 2000 lóerős Pratt—Whitney »kettős Wasp«-motor hajt. Legnagyobb sebessége állítólag 640 km/ó. Az amerikai sajtó más típusokról is azt állítja, hogy eléri vagy túllépi ezt a sebességet, a svájci lap azonban ezeket a híreszteléseket kétségbe vonja, illetve azt állítja, hogy azt legfeljebb tábori felszerelés nélkül érhették el.

A svájci lap becslése szerint a legújabb amerikai repülőgépek sebessége a következő lehet:

Curtis »P—40«: 580 km/ó;
Bell »P—39«: 595—630 km/ó;
Lockheed »P—38«: 595—630 km/ó.

Az utóbbi gépeket 1000 lóerős, folyadékhűtéses Allison-motor hajtja.

✱

A General Motors, amerikai motorgyár legutóbb a repülőmotorgyártásba is belekapcsolódott. A gyárnál hadfelszerelési cikkek szállítására elhelyezett megrendelések összege 400 millió dollárra rúg. A gyárnak 100 millió dolláros

befektetésre volna szüksége, hogy a megrendeléseknek eleget tudjon tenni, mert a munkagépeknek csak mintegy 10%-a áll rendelkezésre.

*

Az éjjeli támadásokban résztvevő angol bombázó repülőgépek átlagos létszáma — Amerikába jutott hírek szerint — nem több 50-nél. Az angol légierők bombázó repülőgépeinek állománya az erősebb támadásokat nem teszi lehetővé. Az angol bombázógépek fegyverzete a nappali támadásokhoz nem elég erős. Hasonló a helyzet azoknál az amerikai bombázó repülőgépeknél, amelyek Angliába szállítása folyamatban van. Ezek főleg két típushoz tartoznak: a Boeing B—17-hez és a Consolidated B—24-hez. Mind a kettő négymotoros. Ezeket a gépeket most motormeghajtású géppuskatornyokkal szerelik fel, hogy tűzerejüket ezáltal is fokozzák. A motormeghajtású géppuskatornyok azonban csak a nyár végén kerülnek beépítésre az új bombázógépekbe. A Boeing B—17-en 5 géppuskaállás van, amelyet ezért »repülő erőd«-nek is neveznek.

*

A Consolidated »B—24« = Liberator főbb teljesítményi adatai a következők: Legnagyobb sebesség: 480 km. Legnagyobb repülőtávolság: 3200 km. Repülősúly: 18.000 kg. Bombasúly: 3600 kg. Személyzet: 9 fő.

*

A Grumman »G—36« együléses vadász, amely először az amerikai haditengerészetnél volt bevezetve, az angoloknál már arcvonalbeli szolgálatot teljesít. Legnagyobb sebessége: 520 km.

*

12.400 darab repülőgéppuska szállításáról tárgyalt az angol kormány az amerikai Colt Firearms Co.-val. Tűzgyorsaság: percenként 900 lövés.

*

A legjobb amerikai bombacélzó berendezés továbbra is a kiviteltől eltiltott cikkek jegyzékén marad. Ezt az angoloknak sem szolgáltatják ki, hanem helyette a »második legjobb« célzó berendezéssel: a Sperry-műszerrel szállítják Angliának a Boeing- és a Consolidated-típusú bombázó repülőgépeket.

Az amerikai repülőgépek egy része légiúton kerül Angliába — írják az amerikai lapok. Az első szállítmány — hat Lockheed »Hudson«-típusú kétmotoros bombázó és távolfelderítő repülőgép — decemberben repült át Amerikából Ujfundlandon át Angliába. Amerikai jelentések szerint ezek a szállítások azóta — veszteség nélkül — tovább folytatódtak és egyéb, nagy hatósugarú gépek is légiúton jutnak át az európai hadszintérre.

Torpedóvető, bombázó és aknarakó repülőgépet szerkesztettek az angol Blackburn-repülőgépgyárban, amely a »Botha I.«-elnevezést viseli. Adatok ismeretlenek. Két darab, egyenként 1000 lóerős Bristol »Pegasus«-motorjuk van. Állítólag a német búvárhajók ellen ezekkel akarják felvenni a harcot.

Az új Blackburn-gépeket a partvédelmi parancsnoksághoz osztják be.

*

A kanadai repülőgépgyártást néhány kanadai lap erős bírálat tárgyává teszi. Kifogásolják, hogy a gyártási szerződéseket elosztó Federal Aircraft Ltd sok bürokratikus nehézséget teremt és ahelyett, hogy a gyártást előmozdítaná, inkább csak hátráltatja azt. Kanada a januárra és februárra kilátásba helyezett 360 repülőgép helyett csak 150 repülőgépet tudott legyártani. Az Ontario államban lévő iskolarepülőgépgyár termelőképességének csak negyven százalékával dolgozik. A lapok azt követelik, hogy a repülőgépgyártás tervszerűségéért *a kormány tagjait tegyék felelőssé.*

*

Repülőtűzőrséget szerveztek Szovjet-Oroszországban az erdőtüzek terjedésének meggátlására. A repülőtűzőrség 100.000 hektárnyi erdőség fölött fog őrszolgálatot teljesíteni.

*

Új autogiro. Az amerikai Pitcairn Autógiro Comp. új szélmalomrepülőgépet szerkesztett. Jelzése: PA—36. 175 lóerős csillagmotor hajtja, amely az *utasfülke alatt* van elhelyezve, a törzsben. Ezáltal az ugrásszerű startot előidéző légcsavarszárnyak meghajtása rendkívül egyszerűvé válik, míg az oldalmozgást biztosító négyszárnyú légcsavar meghajtásához egy hosszú tengely szükséges. Minthogy a motor a törzs elejéről hiányzik, a kilátás minden irányban rendkívül kedvező. A motorról a farokkerék is meghajtható s ezáltal a repülőgép, mint saját meghajtású földi gépjármű is használható. A légcsavarszárny háromágú és normális fordulatszáma: 200/perc.

*

Az orosz légügyi kutató intézet könnyű amfibiát szerkesztett, főleg a folyók és tavak környékén való használatra. Típusjelzése: MG31. Legnagyobb sebessége: 215 km/ó, utazó sebessége: 175 km/ó. Legnagyobb repülési távolsága: 700 km. Emelkedési határa: 4000 m. Leszállási sebessége 85 km/ó.

*

Szovjet-Oroszországban nagy terveket dolgoztak ki arra, hogy a repülőgépeket a kultúra és a termelés szolgálatába állítsák. Repülőgépekről 469.000 hektárnyi területet akarnak megtisztítani a sáskáktól.

*

Az amerikai kivitel ismét megindul Oroszország felé. Az Egyesült Államok kormánya a finn-orosz háború alatt kimondta az erkölcsi kiviteli tilalmat a Szovjet-Oroszországba irányuló repülőgépalkatrészszállításokra. Az Egyesült Államok kormánya ezt a tilalmat most hatályon kívül helyezte.

*

Az angolok géppuskatornya. Az angol Whitley-bombázógépek törzsének hátsó végén Nash—Thompson rendszerű géppuskatornyot használnak. A szerkezetet az amerikaiak változatlanul átvették. A torony forgatása motormeghajtással történik. Négy darab 7.7 mm-es, Browning-géppuska van benne. Tűzsebesség: csövenként 1200/perc.

*

Az aluminiumipar. Egy nagyteljesítményű bombázógépbe 3—5 tonna aluminium van beépítve. Érdemes néhány számadatot közölni a háborúban résztvevő, vagy érdekelt államok aluminiumgyártásáról. A számok 1000 tonnát jelentenek.

	1936	*1937*	*1938*	*1939*
Németország	100.8	132.0	165.6	
Franciaország	26.5	34.5	45.3	50.8
Anglia	16.4	19.0	22.5	24.0
Olaszország	15.9	22.9	25.8	
Norvégia	15.4	23.0	29.0	
Svájc	13.6	25.0	26.5	25.0
Oroszország	37.9	47.6	56.8	
Japán	7.5	10.5	17.0	
Kanada	26.2	42.2	64.5	75.0
Egyesült Áll.	102.0	132.7	130.2	148.3
Magyarország	0.8	1.2	1.5	

*

Az aluminiumércet (bauxitot) termelő államok között Európában Jugoszlávia, Magyarország, Franciaország, Oroszország, Görögország és Olaszország játszanak szerepet, míg a tengeren túl Amerikát, Surinamot, Angol Guyanát, Japánt és Holland-Indiát kell megemlíteni.

*

Német bombázó repülőgépek december végén hatásos támadást intéztek az angol aluminiumipar középpontja: az északskóciai Fort William ellen.

*

A tábori konyhák aluminiumedényeit az angol hadügyminisztérium összeolvasztotta és az így módon összegyűjtött 500 tonna aluminiumot átadta a repülőiparnak repülőgépek előállítására. A tábori konyhák felszerelésében az aluminiumot ónötvözetekkel helyettesítik.

DELIZSÁNSZTÓL A REPÜLŐGÉPIG

Írta: NAGYIVÁNYI ZOLTÁN

I.

Vilmos bácsi, a »Delizsánszhoz« címzett szubalpin szálloda tulajdonosa több órán át tartott számolás után rosszkedvűen csapta be az üzleti könyveit és morogva ment ki a főkapun át, az épület előtti parkírozott térre sétálni. A friss, fenyőgyanta illatával fűszerezett hegyi levegő sem derítette jobb kedvre és amikor még a megszokott, uzsonnaidejí szivarja sem akart szelelni, végleg dühbe gurult. A szivarját a földre dobta, rátaposott, azután a mellén összefont karral, szétvetett lábbal, a szállodával szemben megállt és elkeseredetten szemügyre vette az apjától örökölt vén házat, amely a családját egy féltucat nemzedéken át kitűnően eltartotta, most pedig, az utolsó évek kedvezőtlen mérlege szerint, őt, az öröklött hagyományokhoz híven ragaszkodó utódot, cserbenhagyja.

Pedig szép itt minden. A környezet csupa lucfenyőerdő, a kijárat előtti virágültetvények a szökőkútnak vidáman magasba törekvő sugaraival, tagadhatatlanul bizonyos előkelő színt kölcsönöznek a képnek, ami pedig a kilátást illeti, az egyszerűen pompás. Meredek, majdnem függőleges sziklafalak, vízesések és a háttérben a látóhatárt felséges komolysággal a hóval borított havasok láncolata zárja le.

Ez van kint és mi van bent az épületben? Kényelem, tisztaság, kifogástalan konyha, figyelmes kiszolgálás, olvasó, társalgó és étterem, mindez a vendégek rendelkezésére áll, hát mi kellhet még? Tavaly, mikor az üzletmenet a mélypont felé látszott közeledni, idejében még a központi fűtést és melegvízszolgáltatást is bevezettette, amely beruházás anyagi helyzetét az alapjaiban rázkódtatta meg... Azt hitte, ezután csak az emelkedés jöhet, amivel szemben az idén... Ezt a mondatot felesleges befejezni, miután a szállodás itt lemondóan legyintett, ami a jelenlegi szituációt minden szónál jobban fejezi ki.

Ebben a drámai pillanatban szinte azt lehetne mondani a végszóra, az erdei sétájáról hazatérőben, az a vendége közeledett feléje, akit a nagy épületben lézengő néhány turista között a legjobban szível. A külseje után ítélve éppen csak hogy befejezhette a főiskolai tanulmányait, rendkívül szerény, illedelmes fiatalember, aki esténként a társalgóban zongorázik. Vilmos bácsi egyetlen leányát is táncoltatja és mindezen rokonszenves tulajdonságain felül már a negyedik hetet tölti a szállóban, ami ebben a veszendőnek indult üzletben rekordteljesítmény számba megy. Alfréd, ez a rekorder vendég neve, a mélyérzésű emberek ösztönös meglátó erejével, futólagos tekintetre is megállapította, hogy a szálloda tulajdonosa körül valami nincs rendben, mert udvarias, kölcsönös üdvözlés után megállt az öreg ember mellett és azt a szokott halk hangján meg is szólította:

— Hány vendég fér el ebben a kitűnő, régi házban, igazgató úr? — kérdezte rendkívül udvariasan.

Vilmos bácsi feltétlenül valamilyen nagy gorombasággal válaszolt volna erre az adott viszonyok között csak gúnynak nevezhető kérdésre, ha a kitűnő fiatalember ingyenes szolgáltatásai a társalgóban, valamint a zongoránál, nem jutottak volna eszébe és így kedvetlenül, de belement a beszélgetésbe.

Ami a szállodai férőhelyekre vonatkozó kérdést illeti, arra, sajnos, könnyű volt válaszolni: .. Hússzor annyi vendég kaphatna ebben a nagy épületben kényelmes szállást, mint amennyit most a két kezén éppen megszámolhat, — mondotta fanyarul.

— Tehát kétszáz ágy áll rendelkezésre, — szólalt meg ismét Alfréd .. ennyi talán legalább is egyelőre elég lesz.

A szállodás nem hitt a fülének: Kétszáz ágy itt el lenne foglalva vendégekkel és ez csak egyelőre szól, mert később?... Nem, ezt az utóbbi évek szomorú tapasztalatai után kiejteni sem meri...

— Igen, kétszáz! — veszi fel a fiatalember teljes nyugalommal a szót. — Arra szívesen és különösebb fáradozás nélkül vállalkozhat, — folytatta — hogy ezt a vendégszámot ebben a szállodában elérje. Ehhez természetesen bizonyos különleges eljárásra van szükség, — mondotta, amitől Vilmos bácsi módfelett megijedt. Úgy látszik, korai volt az öröme, gondolta kétségbeesetten és ez a behízelgő modorú fiatalember nyilván szállodaberendezési ügynök, aki busás jutalék reményében drága bútorokat, neonvilágítást, a jó ég tudja, mi mindent akarna rásózni... Tévedett. Alfréd kijelentette, hogy a ház belső felszerelése teljesen megfelel az ő elgondolásának és jó ideig egyáltalán semmiféle más befektetésre nincs szükség. Mikor ezután az öreg úrnak cseppet sem leplezett csodálkozását látta, magyarázattal is szolgált.

Előadta, hogy a jelen időben a szállodák, bizonyos kategóriákon belül, mint a fényűzést szolgáló első-, másodosztályú házak, nagyjából ugyanazzal a berendezéssel rendelkeznek, mint a konkurrenciájuk. Mindenkinek mindene van, amit az ugyanazon osztályba tartozó vállalatoktól az utazó, üdülő, szórakozó közönség elvárhat, ez azonban a mai viszonyok között már nem elég. Az a szállodás, aki a saját osztályán belül, az üzemével ki óhajt emelkedni, még a »mindennél« is többet köteles a vendégeinek nyujtani.

Vilmos bácsi erre a magyarázatra megint elvesztette a reményeit.

Ez valóban megint nem hangzott biztatónak, de az önkéntes tanácsadó nem jött zavarba. Az öreg urat bevezette az épületbe, ahol otthonosan az igazgatói irodába nyitott be, itt gondosan bezárta az ajtót és ablakot, hogy a jótékony, nagy titokból egy szó se szivárogjon ki. Ennyi óvatossági rendszabály alkalmazása után Alfréd cigarettára gyujtott, azután, Vilmos bácsival szemben, egy nagy klubkarosszékben kényelmesen elhelyezkedett.

— Az igazságnak tartozom azzal a vallomással, — kezdte az előadását, — hogy mindazt, amit itt mondani fogok, az Ön két vendége inspirálta a képzeletemnek és pedig Schmidt úr az első és Bauer úr a második emeletről.

Hogyan? — kiáltott fel Vilmos bácsi. — A segédkönyvelő és a szeszgyári ügynök, akik tizenöt százalék kedvezményt alkudtak le maguknak a napi penzió árából?

— Az lehet, hogy ezek az urak ma még ilyen szerény rangot viselnek, — válaszolt a kéretlen tanácsadó minden zavar nélkül — de ki tudja, mit hoz a holnap?... Esetleg rangot és dicsőséget?... Például Schmidt úr sok minden egyéb lehetne az elegáns külseje után. Azután tessék csak megfigyelni mit művel, valahányszor egyedül sétál a szálloda előtti parkban. A kis pálcájával olyan mozdulatokat végez a levegőben, mintha egy nagy zenekart vezényelne... egy operaházban, vagy hangversenyteremben... Igen, e mellett maradunk... Schmidt úr ezentúl vezényel és még hozzá hol és hogyan?... A világ leghíresebb operaházai a rendelkezésünkre állnak, persze, minél távolabb vannak, annál jobb... De egy attrakció nem elég!... Bauer úr sem utolsó fiú, belőle is csinálunk valakit...

— Hogyan? — kérdi Vilmos bácsi ijedten. Csinálunk? Úgy érti, hogy én is?

— Hát ki a szálloda tulajdonosa? Nem ön?... Ne féljen semmitől, igazgató úr, minden simán fog menni... Bauer úr, aki óraszámra egyedül sakkozik a társalgóban, de minden repülőgépzúgásra kirohan a szabadba, hogy felfelé nyujtsa a nyakát, aránylag még nagyobb karriert csinál, mint Schmidt, a most már világhírű karmester... Ő az atomrombolással hajtott repülőgép feltalálója.

— Mit mondott? Nem értettem... Atomrombolás, itt nálam?

— Nem itt, mert ide már a feltalálás után jön rangrejtve üdülni. Igazgató úr! Vegye tudomásul, hogy az emberek már únják a benzint. Túlsok háborút viseltek már miatta és rossz szaga van. Most az atomok következnek. Meglátja, mennyivel zajtalanabb és olcsóbb lesz a repülés.

Az egész nagyipar eszerint alakul majd át.

— És ezt mind egy likőrügynök találja fel, no hallja! De még ilyet! — kiáltja a szállodás.

— A likőrügynök előlép! — jelenti ki Alfréd úr diadalmasan. — Tessék tudomásul venni, hogy itt ezentúl csupa nagyság fog üdülni. Primadonnák, vezérigazgatók és ha egy szerény tudományos akadémiai tag jelentkezik, vagy kap helyet, vagy nem. Ügyes reklámmal, valamint az én indiszkréciom révén apránként átmegy a köztudatba, hogy itt milyen nagy attrakciók szállnak meg, szerény polgári nevek alatt.

— Maga azt hiszi, Alfréd úr, hogy ha mi ezt megtesszük, úgy akkor a világnagyságok idejönnek üdülni? A primadonnák, a sztárok?

.. Eszemben sincs ezt hinni, talán egy sem jön el, de nem is lesz rájuk szükség. A sznobok és a nyárspolgárok viszont ideözönlenek, ahány csak belefér a házba, abban a reményben, hogy őket is nagy attrakcióknak nézik. Ez a reklám kell ide és amellett a trükk teljesen ártalmatlan. Az emberi hiúságra van felépítve és kárt nem okoz... Micsoda ház lesz ebből! Még én sem fogok ráismerni, aki az egészet kitaláltam! Mit gondol, igazgató úr, elég lesz kétszáz szoba?

Vilmos bácsi néhány pillanatig gondolkozott, azután örömében felugrott és Alfréd urat azonnal a titkárjául szerződtette.

— Még ma munkába lépek, — mondotta a fiatalember büszkén és rögtön az első, ügyes reklámcikk fogalmazásához látott.

II.

Egy év pergett le a nagy fordulat óta. A szálloda zsúfolt. Vilmos bácsi sugárzik a boldogságtól és az évforduló örömére siet a vejévé és társává előlépett ötletes titkárját megkeresni. Az irodában találja, amint gondokba merülve, a fejét tenyerébe rejti.

— Mi bajod van, fiam? — kérdezi az elégedett após csodálkozva. — Hiszen a jóslatod teljesen bevált?!

— Igen, papa, — válaszolt a fiatalember elmélázva. — Határozottan nem panaszkodhatunk az üzletmenet miatt, de azt szeretném tudni, hogy voltaképpen kik üdülnek itt? Nincs-e valóban néhány hamisítatlan világnagyság a házban szürke, polgári név alatt elrejtőzve ebben a sokadalomban? Az egyik úr például, az elsőemeleti erkélyes szobában, rendkívül gyanús nekem.

— Gyanús? Mire?

— Arra, hogy ő az atomrombolással hajtott repülőgép feltalálója, mert hogy valaki előbb-utóbb feltalálja, az bizonyos és akkor miért ne innen kerüljön ki?... Papa! Én fogadni mernék, hogy mi már tele vagyunk attrakciókkal, de egyelőre még mi sem ismerjük ki magunkat közöttük... Csak a délutáni teniszpálya közönségéből kitelik egy tucat mozisztár az első vonalból. Ezek persze, a dicsőségtől elfáradt nagy emberek módjára, szívesen bújnak meg a szürke név és cím alatt.

— Lehet, igazad van, — válaszolt Vilmos bácsi, most már fölényesen. — Én mindenesetre már is megváltoztatom a szálloda nevét a nagy feltaláló tiszteletére, mert én, ha akarod tudni, igenis hiszek az atomrombolással hajtott repülőgépben... A benzin valóban lejárta magát. Tehát:

»A delizsánsztól — a repülőgépig«

— ez az új név és szebb címet a háznak nem is adhatnék. Mert az atomrombolást egyelőre még nem írom ki... Tudod, valami meglepetést mindig kell tartogatni a jövő részére...

Válaszra sem várt és az új cégtáblát azonnal megrendelte.

A KÖD KELETKEZÉSE ÉS SZERKEZETE

A természeti folyamatokban a víz igen sokféle alakban működik közre: lehet gáznemű, cseppfolyós vagy szilárd halmazállapotú. Jelenléte az élő és élettelen világban egyaránt fontos és szükséges. Az időjárási törvényszerűségek zöme a víz fizikai és kémiai tulajdonságaira vezethető vissza. Az utóbbiból merítettük vizsgálódásaink tárgykörét.

Ismeretes az a tapasztalati tény, hogy 1 m³ levegőt különböző mennyiségű vízpára telíthet. Nagyobb hőfokú levegő ugyanis több vízpárát képes befogadni, a kisebb kevesebbet. A levegő azonban többnyire nincs telítettségi állapotban, ilyenkor a telítési páramennyiség bizonyos hányadát tartalmazza. Ha az 1 m³ levegőben ténylegesen jelen levő páramennyiséget grammokban adjuk meg, *abszolút nedvességről* beszélünk. A *viszonylagos nedvesség* fogalmának meghatározása is egyszerű: a viszonylagos nedvesség azt fejezi ki, hogy a tényleges páramennyiség hány százaléka a — léghőmérsékletnek megfelelő — telítési páramennyiségnek. Például 1 m³ 30 C fokos levegőt 31 g vízgőz telít. Ha a viszonylagos nedvesség 60%, akkor 1 m³ levegőben

$$\frac{31.60}{100} = 18.6 \text{ g}$$

vízgőz van jelen.

Hűtsük le a levegőt s tételezzük fel, hogy nedvességtartalma állandó marad. A következmény nyilvánvaló: a viszonylagos nedvesség egyre növekszik s végül — bizonyos hőfokon, az ú. n. *harmatponton* — a levegő eléri a telítettségi állapotot.

Amíg a levegő nedvességtartalma messze esik a telítettségi állapottól, a víz gáznemű halmazállapotban oszlik el a légtérben s minél magasabban van a levegő hőmérséklete a harmatpontjához képest, annál valószínűtlenebb a *harmat-* vagy *köd-*képződés.

Ismeretes az a tény, hogy — főként derült éjtszakákon — a föld felülete meleget sugároz ki s eközben erősen lehűl. Ha a talajfelszín lehűlésének mérve eléri a föléje rétegeződő légtömegek harmatpontját, vagy az alá száll, akkor — eleinte igen finom, majd később halmozódás és összefolyás révén nagyobb cseppekben — kicsapódik rajta a harmat: az a vízgőzmennyiség, amelyet gáznemű halmazálapotban a levegő befogadni már nem képes.

A kisugárzás okozta lehűlés azonban nemcsak a közvetlen földfelületre szorítkozhat, hanem hővezetés útján átterjedhet a talajfelszínnel közvetlenül érintkező s tőle kissé távolabb fekvő légrétegekre is. Az áthűlt légrétegekben, amelyeknek vastagsága kb. 1—2 m lehet, a harmatképződéssel teljesen azonos folyamat indul meg: a levegőben állandóan előforduló szilárd anyagi részecskéken, az ú. n. sűrűsödési magvakon, kicsapódik a vízpára cseppfolyós vagy jégkristály alakban, aszerint, hogy az áthűlt légrétegek harmatpontja 0 C felett vagy alatt van-e.

Fagypont alatti hőmérsékleten a vízpára finom jégrészecskék alakjában válik ki, amelyeknek növekvő halmozódása fehér színű, szálas, egymás fölé rétegződő képződményekkel vonja be a felületet. Ilyen módon keletkezik a *dér*, de előállhat az előzetesen képződött harmat megfagyása útján is.

A harmat- és dérképződés folyamatainak körébe tartozik a *zuzmara* keletkezési módja is. Ismeretes az a fizikai jelenség, hogy a víz 0 C fok alatt is — negatív hőfokon — megtarthatja cseppfolyós halmazállapotát. Ha azonban szilárd testet dobunk a túlhűlt vízbe, a víz hirtelen jéggé fagy. A zuzmara képződése ugyanezen fizikai feltételek mellett történik: a fokozatosan túlhűlt (0 C fok alá) köd vízcseppecskéi a légáramlás útjába eső tárgyak (fák, falak stb.) felületein jéggé merevednek. A zuzmara mennyisége a széliránnyal szemben fekvő oldalakon növekszik.

A harmat-, dér- és zuzmaraképződés ismertetése egyúttal a köd keletkezésének lényegét is megvilágítja. A ködképződés magyarázó oka ugyanis szintén a harmatpont fogalmában rejlik. A talajfelszín sugárzás okozta lehűlése, amely átterjed a földfelületet borító légrétegekre is, 1—2 m magasságban harmatpont alatti hőmérsékletet eredményezhet: ekkor a vízgőz ködcseppecskék alakjában kiválik a levegőből, ú. n. *talajköd* keletkezik. A talajköd képződése számára különösképen a nedves, növényzettel borított felületek előnyösek, mert az azokon lezajló párolgási folyamatok fokozottabb mérvű melegveszteséget okoznak. A legerősebben sugárzó övezet (zóna) nem esik közvetlenül a földfelületre, hanem a növényzet magasságában terül el. Ebben száll a hőmérséklet legelőször a harmatpont alá s itt indul meg leghamarabb a harmat-, majd később a ködképződés folyamata is. A hideg, azaz a nehezebb levegő — szélcsendben — mindig a talajközelben marad, ezért a helyi jellegű sugárzási ködök csak alacsony szintig emelkednek fel, alig 1—2 méterre a talaj fölé.

A vizenyős, mocsaras talaj sötét színe még inkább fokozza a ködképződés lehetőségét, mert a sötét színű felületek kisugárzási erőssége a legnagyobb. Az alsóbb talajrétegből felfelé irányuló melegáramlás, amely a talaj felszínéhez közeleső rétegekben a sugárzás okozta lehűlést némikép mérsékelni szokta, a mocsaras talaj rétegeiben nem lép fel, mert azok rossz hővezetők. Erdőkben csak tisztásokon keletkezik köd, ott, ahol a kisugárzást a fák árnyékai nem gátolják. A sugárzási ködfajták határai ezért élesek, keletkezési helyeikhez kötöttek. Létezési időtartamuk kezdete az éjtszakába nyúlik vissza s a kelő nap melegítő hatására oszlanak szét.

A talajköd veszélyes ellensége a repülésnek. A füvesített repülőtér talaja kitűnően sugárzó felületet alkot. Ezért a repülésügy szolgálatában álló időjelző a legnagyobb gondossággal figyeli — főként derült éjtszakákon — a hőmérséklet és a viszonylagos nedvesség menetét s ha megfigyeléseit kiegészíti a befutó vonaljelentések adataival, úgy — a ködviszonyokat illetően — pontos és megbízható útbaigazításokat nyujthat a repülőgépvezetők számára. Állandó hőmérsékletsüllyedés mellett ugyanis a levegő nedvességtartalma egyre jobban megközelíti a telítettségi állapotot és a lehűlés mélypontján — rendszerint a hajnali órákban — a talajképződés veszélye fenyeget, ami súlyos zavart okozhat a reggeli órák légiforgalmában.

A talajködöt sugárzási ködként értelmeztük s fő jellemvonásaként csekély, 1—2 m-es magasságát emeltük ki. A sugárzási köd azonban néha többszázméteres magasságig is felnyúlhat. Fellépésüknek elsősorban az olyan vidékek kedveznek, amelyekben hideg levegő — az adott domborzati viszonyok miatt — könnyen összegyűlhet. A hepehupás, dombos vidékek mélyedéseibe, völgyeibe lefolyik a levegő, miként a víz s ott nyugalmi állapotot ölt. A hideg levegőt magábagyüjtő medencékben ezután köd képződik, amely fehér fátyoltengerként lepi el az egész vidéket.

Sík terület felett is igen vastag sugárzási köd képződhet. Ősszel és télen — a kisugárzás révén — néhány száz méter vastag, hideg levegőburok keletkezik a talaj felett s a benne gomolygó köd hatalmas területeket borít be. Ősszel — rendszerint a déli órákban — még oszlásnak indul a reggeli órákban képződött köd, ámde a téli napsugárzás gyenge erejéből már nem telik a ködoszlatásra s ezért napokon, sőt heteken át tartó köd fehérlik a völgyekben és a síkságokon. Csak erősebb légáramlás űzi el a téli időszak tartós ködtömegét.

A téli ködfajták zöme azonban nem kisugárzás, hanem *keveredés* (áramlás) útján keletkezik. E folyamat lényegét

igen egyszerű módon szemléltethetjük: nyissuk ki a meleg és nedves levegővel telt mosókonyha ajtaját, azt fogjuk tapasztalni, hogy az ajtó környezetében ködfelhő keletkezik. A képződött ködfelhő az ajtókeret felső részében lesz a legvastagabb, ott, ahol — a meleg levegő a bezúduló hideg levegővel keveredvén — megindul a vízgőz kicsapódása.

A légiforgalmat akadályozó keveredési (áramlási) ködfajták képződése ugyanezen a módon történik: ha déli vagy nyugati irányból áramló légtömegek, amelyek a tengerek felett vezető útjaikon nedvességtartalmukat megnövelik, a szárazföldön télies, fagyos időjárásra, hideg léghalmazokra bukkannak, keveredési köd keletkezik. A képződött ködfajták tartóssága nem haladja túl néhány óra tartamát s olyan időjárási helyzetet készítenek elő, amely a harmatképződésre nézve válik előnyössé. A hideg levegőréteg és a felette fekvő meleg légtömegek között elterülő határfelületen igen gyakran többszáz kilométerre kiterjedő ködövezet alakul ki, amely rendszerint igen nehezen bomlik szét. A várható időjárás helyzet megítélésekor az ilyen ködfajták kellemetlen meglepetéseket szolgáltathatnak a meteorológus számára. A keveredési határfelületek ugyanis, egyelőre még kiszámíthatatlan módon, ide-oda ingáznak és minden különösebb átmenet nélkül ködös-borulást idéznek elő ott, ahol még az imént derült volt az ég, vagy megindul az alacsony felhőréteg felszakadozása anélkül, hogy az időjárási helyzetben lényeges változás következett volna be.

Az újfundlandi köd hasonló feltételek mellett keletkezik. A Grönland és Labrador között dél felé áramló sarkvidéki eredetű, hideg légtömegek — Új-Funland magasságában — szubtrópusi eredetű, nedves-meleg légtömegekkel találkoznak. A szubtrópusi eredetű légtömegeket a Golf-áram állandóan melegíti. E nedves és meleg léghalmaz határfelületén képződik a hatalmas területre kiterjedő újfunlandi ködmező. A »Titanic« sorsa is ebben a ködben teljesedett be és a ködtakaró néha többezer méterig felnyúló magasságával és veszélyeivel kapcsolatban a »Graf Zeppelin« utasai bizonyára sok, érdekes tapasztalatról számolhatnának be.

Sugárzási köd esetében a talajfelszín hidegebb, mint a környező légréteg. Fordított jelenséggel állunk szemben, ha az ú. n. *párolgási* ködfajták keletkezési okait kutatjuk. Az őszi évszak ezen jellegzetes ködfajtái, amelyek folyók, tavak, mocsarak és vizenyős területek felett gomolyognak, a környező légrétegnél melegebb talajfelszín felett képződnek. A vizes felület ugyanis a nyári napsugárzás melegmennyiségét takarékosabban használja fel, mint a levegő, ezért hőmérséklete is nagyobb lesz a környező levegőéhez képest. Ha a párolgó, vizenyős felület annyi vízgőzt szállít az alacsonyabb hőmérsékletű légrétegekbe, hogy azok azt befogadni már nem képesek, a ködképződés megindul. Már néhányfokos hőmérsékleti különbség élénk ködösödést idéz elő, a hidegebb légrétegek hamarosan telítődnek. Hideg időben ezért látunk a tavak és folyók felett ködfüstölgést s ezért lebeg állandóan ködfelhő a forrásvizek környezetében. Ha nyári napon az esőzést napsütés követi: a háztetők is füstölögnek, a talaj gőzölög, mert a háztetők felületei és a talajfelszín gyorsabban melegednek fel, mint a levegő s elpárologtatják a lehullott vízmennyiséget.

A nagyvárosok, ipari központok levegőjének szennyezettsége még inkább megnöveli a ködképződés valószínűségét és erősségét. A különböző égési termékek és szilárd anyagi részecskék, szén- és porszemek, gázok nagy mennyiségével keveredik a nagyvárosok levegője s e szennyező anyagok már olyankor is kicsapódást idézhetnek elő, amikor a levegő még nem érte el a telítettségi állapotot. Így például egészen csekély nedvességtartalom mellett is már páraftátyol boríthatja a várost, — s bár a város környékén derült ég és napsütés mosolyog — a növekvő nedvességtartalom, sűrű, sötét ködtakaró okozója lehet. A tengeri kikötővárosok egészségtelen, ködös légköre eléggé közismert jelenség. A tenger felől állandóan áramló, nedves légtömegeknek és a város szennyezettségének együttes hatása okozza a hírhedt londoni köd piszkos, szürke színét s a város forgalmát megbénító, nyomasztó sűrűségét és vastagságát. Hasonló viszonyok uralkodnak Hamburgban is: a ködös-borult levegő, amelyben az igen gyakran szitáló eső mindent átnedvesít, megfekszi az ember tüdejét s a városban egészségtelen éghajlatot állandósít. Különösképp az őszi hónapokban lép fel leginkább ez a jelegzetesen ködös időjárás. A szárazföld ugyanis gyorsabban hűl le, mint a tengervíz, ezért növekedő hőmérsékleti különbség keletkezik köztük.

(Folytatjuk.)

A MALERT
1941. évi programja

A MALERT 1941. évi programja az előző évhez viszonyítva nem sokat változik. Ennek legfőbb oka főleg a háború-okozta megkötöttségben keresendő.

Belföldi viszonylatban a már eddig is repült vonalak mellett szó lehet az erdélyi légivonal meghosszabbításáról, esetleg Csikszeredán keresztül Sepsiszentgyörgyig vagy Kézdivásárhelyig. Ennek a tervnek keresztülvitele a székelyföldi repülőterek kiépítésétől függ.

A külföldi légijáratok meghosszabbítása Szófiáig és a Budapest—Venezia—Milano légijárat meghosszabbítása Torino érintésével Marseillig. A Budapest—Szófia vonal a MALERT által már korábban tervezett Budapest—Közelkeleti járat második állomásig való kiterjesztését jelentené.

Ha nem is a közeljövőben, de belátható időn belül számolni lehet egy Budapest—Moszkva légijárat üzembehelyezésével is.

A tervezett járatok megvalósulásának lehetősége szoros összefüggésben van az általános európai helyzet alakulásával.

Mindazonáltal az 1940-es évben a repülés iránt megmutatkozott nagyarányú érdeklődés még akkor is újabb nagyarányú forgalmi emelkedést ígér 1941-re, ha ez év vonalprogramja semmi változást sem hozna az előző év programjához viszonyítva.

A Magyar Légiforgalmi Rt. 1940. évi forgalmi statisztikája a magyar kereskedelmi repülés újabb fellendüléséről számol be.

A MALERT 1940-ben hozzákezdett a belföldi légivonal-hálózat kiépítéséhez és május 20-án megindította a Budapest—Kassa—Ungvár, szeptember 27-én a Budapest—Nagyvárad—Kolozsvár—Marosvásárhely, október 7-én a Marosvásárhely—Székelyudvarhely—Csíkszereda — Kézdivásárhely—Sepsiszentgyörgy postajáratot és végül október 9-én a Kolozsvár—Marosvásárhely helyijáratot.

A belföldi vonalakon elért eredmények a legvérmesebb reményeket is messze túlszárnyalták.

A MALERT repülőgépek az első belföldi vonal megnyitásától, május 20-tól december 31-ig a belföldi vonalhálózaton több, mint 255.000 km-t repültek, 8968 utast, 60.754 kg poggyászt, 155.277 kg postát és 132.746 kg árut szállítottak.

A belföldi járatok mellett az alábbi külföldi járatok voltak üzemben:

Budapest—Wien—Breslau—Berlin,

Wien—Budapest—Arad—Bukarest,

Budapest—Venezia—Milano és Budapest—Belgrád.

Érdekes és szembeszökően hatalmas javulást mutató adatokat kapunk, ha az 1939. és 1940. év eredményeit összehasonlítjuk:

	1939	1940	Emelkedés
Repülések száma	708	1.620	128.90%
Repült kilométer	552.104	805.156	45.83%
Utasok száma	8.675	16.044	84.95%
Poggyász kg	94.754	162.931	71.95%
Posta kg	33.316	90.544	171.77%
Áru kg	40.863	192.430	370.92%
Utashely-kihasználás%	27.18	50.32	85.14%
Haszonsúly-kihasználás%	25.57	48.03	85.84%

SZÁRNYAS HŐSÖK

Regény, Irta: Száva Tibor

(Folytatás)

Szentandrási már az étteremben várja őket. Foglaltam asztalt — újságolja vidáman — a mai deli lapok már hozzák az eredményt, az esti lapokban pedig már szeretnék egy cikket közölni. A szerkesztőm lelkemre kötötte, hogy még 3 óra előtt adjam le telefonon.

Meglesz — biztosítják — csak egy kicsit harapunk valamit, délelőtt az izgalomtól nem tudtam enni sem — nevet Csery.

Jókedvű vidám ebéd, tréfák röpködnek, egymást húzzák...

Az ebéd végén Deményné búcsúzik. Visszamegyek a szallodába, egy gyermekkori barátnőm ment férjhez ide, vele találkozom...

Most pedig elérkezett a végső ideje annak, hogy mondjanak valamit a Turul születéséről... valamit, amit ha otthon olvasni fognak a fáradt magyarok, új lelkesedés költözzék szívükbe — nyitja ki a jegyzőkönyvét Szentandrási.

Sokat, nagyon sokat dolgoztunk Bátory bátyámmal ezen a gépen — kezd beszélni Csery komolyan — nagyszerű érzés volt, amikor a gondolatok életrekeltek az anyagban. Mindennap új feladatok elé állított minket és elcsüggedtünk volna, ha az a hit nem vezérel, hogy győzni fogunk. Talán... nem is annyira a győzelmi vágy, hanem valami mélyebb érzés lehetett ez. Ha elfáradtunk és le akartuk tenni a munkát, valami nagy felelősségérzet visszakényszerített az asztal mellé. Nem szabad elgyengülni... nagy ügyért harcolunk... nem szabad elbuknunk...

Feszült figyelemmel hallgatják mindannyian, megfeledkeznek az idő múlásáról is...

Most pedig ezen az izgalommal túlfűtött napon itt ültünk tehetetlenül várva... várva... fent a levegőben, tőlünk távol pedig az ismeretlen új gépen harcolt a levegővel egy magyar fiú a győzelemért... mindannyiunkért...

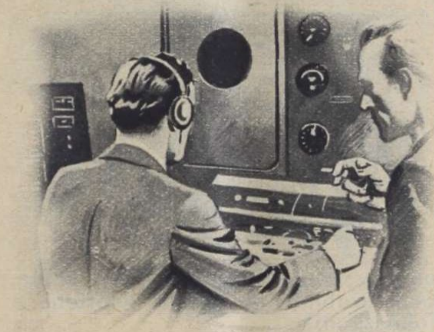
Igazán... köszönöm ezt a lélekből jövő szavakat. Valahogy másként nézem ezután a repülőket — rezzen fel Szentandrási. — Megírom ezt a cikket úgy, ahogy szívem diktálja. Látnia kell mindenkinek azt, mit jelent a repülés a nemzetnek, a munkásoknak és minden egyes magyarnak. Látniuk kell, hogy mit tudtak elérni fiai abból a kevésből, amit a maguk erejéből teremtettek... látniuk kell, milyen egyedül voltak eddig küzdelmeikben...

Évekig megkötötték a kezünket — mondja Bátory halkan — de a szellemet nem tudták megakadályozni, hogy ne szárnyaljon. Mindig eszembe jutott ezekben az időkben, a repülés történetének az a szakasza, amikor csak a mondákban repültek csodálatos gépezetek. Furcsa, hogy ezekben a mondákban mindig a foglyok akartak repülni. Valahogy a lélek vonzódott a végtelen felé a körülhatárolt szűk börtönökből. Akinek elvették a szárnyait, az fogoly maradt, az nem követhette társait. Mi máma diadalmasan szárnyrakeltünk a többivel és ha nem is győznénk, megnyílt előttünk a jövő...

Nem tudtam elindulni, olyan érdekes dolgokat mondott — nyujt kezet Cserynek Deményné — ha még sokáig hallgatom, magam is repülő lennék, pedig...

Pedig neked Anyus félóra mulva találkád van a barátnőddel és ha még sokáig nem indulsz, repülő is hiába lennél, elkésnél — nevet Margit.

Kikísérem a Nagyságos asszonyt a bérautókhoz és magam is megyek, a délutáni viszontlátásra — búcsúzik Szentandrási.



Te pedig ne maradj sokáig Margit, este siess haza, szeretnélek bemutatni...

*

A nagy hangárban a két magyar fiú vendégül látja a kis társaságot. A kapcsoló mellett egyesült erővel állították fel a rádiót. Mellettük, mint egy csontváz áll az a gép, ami annyi évvel ezelőtt dicsőséget hozott a nemzetnek.

Évát felültették a fiúk a vezetőülésbe — aki csendes borzongással képzeli, hogy milyen érzés lehet ezzel többszáz méter magasban lebegni.

Látszik, hogy a Nagyságos asszony férje pilóta, egészen jól fogja a magassági kormányt — dicsérik a fiúk.

A kormányokat rendszerint jól fogjuk, de azért a gép azt csinálja, amit akar — nevet Éva — mi pedig azt mondjuk, mi is úgy akartuk, ezzel megoldjuk a kormányzást még a házaséletben is — tréfál a fiúkkal.

Rossz hírt hozok — toppan be Szentandrási felhevülve — a most érkezett időjelentés szerint az Alpesek felett nagy vihar keletkezett, valószínűleg kifogják a versenyzők a javát...

Próbálj összeköttetést keresni Feri, a Turullal — áll fel Bátory — remélem elkerülik a bajt...

Telnek a félórák, Csery keresi az összeköttetést a Turullal, feltűnően szótlan mindenki.

Bátory folyton sétál fel, alá, Csery szakadatlanul ismétli a gép hívó jelét újra és újra...

Végre most... jelentkezik — szorítja a füléhez a hallgatót. Igen, mi vagyunk, csak hogy megtaláltalak...

Itt ítéletidő van, hallani halkan a pilóta hangját, nem látunk semmit. Legalább 2000 méter vastag a felhő, a széllökések ereje van 28 méter másodpercenként... nem akarok feljebb emelkedni... hiszen itt most a stabilitási próbáról van szó. Sándor bátyám, azt tapasztalom, hogy az oldalról jövő lökések majdnem semmit sem jelentenek, de azok, amiket hátulról ferdén kapok, a legnagyobb nehézséget jelentik. Már egy kicsit eltértem az iránytól, hogy ezeknek a rohamoknak az élét elvegyem. Nagyon megnehezíti a dolgomat, hogy a szél ereje folyton változik.

Ha látod azt, hogy nem bírja a gép, add inkább fel a versenyt, ne kockáztass esetleg esztelenségeket... kérlek — szól bele a mikrofónba Bátory.

Sándor bátyám, egy nagy öröm ért most, amikor elindultam. A gyár munkásai táviratoztak. Azt írták, hogy gondolatban velünk vannak és várják az eredményeket mindig és olyankor hurrát kiáltanak, ha a Turul nevét olvassák...

Nemcsak a munkások, hanem az egész ország izgatottan várja az eredményt — szól közbe Szentandrási — a délelőtti győzelem híre nagy lelkesedést keltett mindenütt...

Igazán? — csillan ki az öröm a pilóta hangjából — látjátok, ilyen pillanatokban mindent merünk, ha tudjuk, hogy otthon velünk éreznek, ha az otthoniak szíve velünk dobog. Ilyenkor nincsen akadály előttünk, csak az a vágy, hogy megfeleljünk a belénkhelyezett bizalomnak... lebírhatatlanná tesz minket...

Ne aggódjon, kis csacsi...

Valami ijedt hang a rádióból .. utána egy roppanás...

Mi történt? — kérdezik fojtott hangon egyszerre...

Nem felel — Csery sápadtan ül a rádiónál — ismételve a hívó jelet...

Valahogy úgy hangzott az utolsó, amit hallottunk, hogy »előttünk« vagy »fölöttünk«, vitatkoznak izgatottan...

Múlnak a percek... lassan egy félóra telik el... nem felel...

Bátory nézi a magábaroskadt Évát — a percek vánszorognak, egy évszázad valamennyi. — Ebben a pillanatban csodálatosan tisztán,

élesen lát Bátory. Látja a csinos, de nem drága anyagból készült ruhát, a kis maga alakított kalapot. Szinte maga előtt látja a kis otthont, ahol egy dolgos asszony abból a kevésből, amit az élet kettőjüknek juttatott, barátságos meleg fészket varázsolt. Valami a szívébe szúr, engem nem várnak úgy, mint ezt a fiút, értem nem aggódik senki, én nem értem rá megnősülni a munka miatt. Gyengédség fogja el, amint az aranybarnára sült arcocskára néz. Ezeket a karokat a hazai nap égette barnára, szinte látja a magyar rónákat és rajtuk azokat a fiúkat, kiket az ilyen karok segítettek az első lépésekre...

Gyengéden ráteszi a kezét Éva kezére, amelyek úgy szorítják a szék karfáját, hogy egészen fehérek. Ne aggódjon — mondja szeretettel, nincs semmi ok rá, a rádió a légköri zavarok miatt nem működik — meglátja, még tréfálni fog magával Gyuri, ha elmondom, hogy mennyire aggódott...

Sándor — suttogja elkínzottan Éva, — veszi kezébe Bátory a kis ilyen istenkísértő versenyeket rendezni?... miért kell mindig magasabban és magasabban repülni? Nem jók a kipróbált biztos repülőgépek... szükséges ez az örökös harc?...

Éva — veszi kezébe Bátory a kis kezet — miért kell ezeket csinálni, arra a felelet igen könyű. A harc az elemekkel, egymással és mindennel, amiért harcolni kell az emberi lélekkel, vele születik. Körülöttünk nagy és erős népek élnek. Ha azok repülnek, nekünk is jobban és vakmerőbben kell repülnünk. Kevesen vagyunk, nálunk minden ötödik ember különb kell legyen a többinél, azoknak elég, ha minden 20-ik az...

Most csak az történik, ami az ember történetében őt a világ urává tette: harcol és kikényszeríti az eredményt...

Ebben a harcban sokan buktak el a történelem folyamán, de egyetlenegy sem halt meg hiába, mert előbbrevitték a tudást és példát adtak az utókornak...

*

Acél a megszokott mozdulatokkal kormányozza a Turult. Az indulásnál az időjárásjelentések nem sok jót mondtak. Minden pillanatban várja a beígért vihar megjelenését a látóhatáron. A sebességmérő 345 kilométert mutat, a magasságmérő 4200 métert, keze szilárdan tartja a magassági kormányt.

Pista, kérjen időjárásjelentést... — szól hátra a mechanikusnak, remélem elkerüljük a vihart...

Ebben a pillanatban pillantja meg az egyik csúcs mögött a szürke felhőket.

Meleg pillanatok következnek — hátraszól — hagyja a jelentést, a vihar már itt van nyakunkon...

A látóhatár gyorsan sötétedik el. Az első széllökések megrohanják a gépet. Minden szürke lesz, a motor éles, bántó hangja fúrja be magát a hideg levegőbe. Az első villám végigcikázik a felhők között, a szárnyak nedvesek lesznek, nem látni már semmit, csak tompa szürkeséget és a szél szeszélyesen hol oldalról, hol elölről fúj. A lökések ereje érezhetővé válik...

Acél úr — hallja a mechanikus hangját — a Mérnök urékkal megvan az összeköttetés...

Egy-két sercegés után tisztán hallja a kedves hangokat, keze gépiesen követi a gép mozgását.

Már jóval magasabban repül a Turul. Itt nem ritkák az igen magas csúcsok. A szárnyakat keskenyíteni kellene, kevesebbet lenne kitéve a szélnek, ami időközben orkánná erősödött...

Hallja felesége kedves hangját... a gép újra erősen süllyedni kezd... felel Évának...

A szürkeségből valami sötét tömeg válik el.. előttünk egy csúcs — hallja Kapás riadt hangját — keze gépiesen feszül a magassági kormányra... jeges hidegséget érez a szíve körül... egy roppanás... összeütköztek...

Az izmai gépiesen dolgoznak, agya precízen működik... az összeütközés behorpasztotta a gép oldalát, a futószerkezet talán nem fog működni... kergetik agyában a gondolatok... de még a levegőben vagyok, ha újra estem is. Csak



ne egy szakadékba kerültem volna, csak szabad út lenne előttem... fohászkodik...

Jeges áramlat csap be a sérült gépbe... fel kellene emelkedni a felhők fölé és megfordulni — zakatol a szíve.

Keze már-már követi a parancsot... egy szemvillanásnyi időre elvonul előtte egész élete. Csodálatosan tisztán lát.

Nem adom fel a versenyt — makacsodik meg benne a magyar virtus — erélyes kézzel tartja az irányt.

Hátrafordul... szemei találkoznak Kapás riadt tekintetével. — Nézze meg, mi történt — int a fejével megnyugtatóan — gyorsan.

A térképet nézi... 300 kilométer még a célig legalább. A szél viharos erővel rázza a repülőgépet.

Acél úr, — hallja a mechanikus hangját — nem tudom a rádiót rendbehozni. Valami baja történt az összeütközésnél... azon az oldalon sérült meg a törzs, ahol a vezetékek húzódnak...

Még csak ez hiányzott, — keseredik el Acél végleg — most már helyzetjelentést sem kérhetünk... félóra mulva teljesen sötét lesz, majdnem reménytelen, hogy megtarthassam az irányt. Csak az iránytűre bízhatom magam.

Ne vesződjön a rádióval, hanem jöjjön ide mellém, — hívja a mechanikust — fogja egy kicsit a kormányt, szeretnék magam körülnézni, különösen a futószerkezetet féltem. Ha ennek baja történt máma, ha szerencsésen földet is érünk, fel kell adnom a versenyt.

Látott-e valami komolyabb sérülést?

Ugy láttam, semmi komolyabb, — feleli Kapás, átvéve a kormányt — csak siessen Acél úr, mert én igen bizonytalanul fogom ezt a masinát.

Jeges áramlat csap Acél arcába, ahogy a sérülés felé fordul. Jókora hasítás a gép oldalán, még ezer szerencse, hogy nem egy méterrel beljebb, — adj hálát az Istennek — akkor már régen nem lenne semmi gondom. Megelégedetten hallgatja a motor egészséges lüktetését, ez a hang újra reményt önt bele. Ki kell tartani, — ismételgeti magában — elhessegeti magától azt a gondolatot, hogy ha visszafordul, egy óra alatt biztonságban lehet.

Ujra átveszi a kormányt, — egymásra néznek a mechanikussal — na, Pista... feladjuk a harcot? — kérdezi odavetve — én úgy látom, nem kaptunk halálos sebet...

Isten kezében vagyunk, ha előre, ha hátra megyünk, Acél úr, — feleli Kapás — ha tőlem függ, én előre mennék...

Örülök, hogy így gondolkozik, — Acél lelke könnyebb lesz — megpróbálok mindent...

A vihar nagy erővel dobálja a gépet, elszántan folyik a harc az elemekkel. Most jön a legnehezebb, — dobol a vér a halántékán — feljebb kell kerülni. Csak az ösztöne dolgozik... úgy érzi magát, mint egy birkózó, aki életre-halálra birkózik ellenfelével. Minden figyelme a műszereken, érzi, hogy a legkisebb hiba és elveszett.

Ki kell szélesíteni a szárnyakat... előre tudja, hogy esni fog egy keveset... óvatosan nyúl az emelőkarhoz. Végtelen óvatossággal húzza maga felé a kart. A gépen azonnal érezni lehet a hatást, emelkedni kezd... most a kritikus pont, — keze egy pillanatra megremeg — áthúzza rajta, a gép simán emelkedik tovább, — felujjong a lelke — a teljes szárnyszélességgel hamar nyugodtabb légrétegekbe kerül a Turul. Lent még vad erővel tombol a vihar, kavarognak a felhők, fent már átütnek néha a csillagfények.

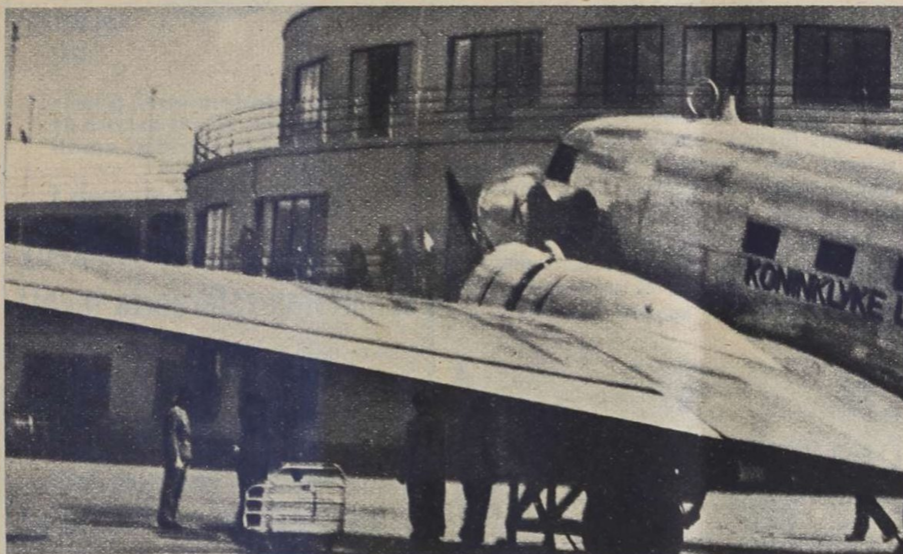
— A mechanikus megtörli a homlokát és bizakodva néz Acélra — az ördög vigye el, igen melegem volt az előbb. de most már újra megpróbálnám...

Valami ellenállhatatlan vágy incselkedik a pilótával. Szeretné újra keskenyíteni a szárnyakat és fokozni a sebességet, mindig itt volt a baj eddig... keze tétovázva játszik az emelőkarral. Hirtelen elhatározással egyszerre megfeszülnek az izmai és kezdi betolni az emelőt. A gép megremeg... hajlandóságot mutat a süllyedésre... a motort teljes erőre kapcsolja és lassan, igen lassan csúsztatja előre az emelőt. Túljutott minden esés nélkül a nehezén, — diadalmas öröm fogja el — a gép teljes sebességgel szeli a levegőt.

(Folyt. köv.)

Rejtvényverseny

A versenyben minden régi és új előfizető — tehát az is, aki most fizet elő lapunkra — résztvehet. A rejtvények helyes megfejtését lapunk IV. évfolyamának 9. (május 1-i) számában egyszerre közöljük. A sorsolást június hó első napján tartjuk. A sorsolás eredményét lapunk IV. évfolyamának 12. (június 15-i) számában közöljük. Megfejtéseket egyszerre, éspedig az utolsó rejtvény közlése után, de legkésőbb április hó 30-ig kell címünkre beküldeni. Felesleges tehát a megfejtéseket esetről-esetre, külön-külön beküldeni. A versenyben csak az vehet részt, aki legalább öt rejtvényt helyesen fejt meg.



8. SZÁMÚ KÉPREJTVÉNY

ÜZENET

Újból felhívjuk rejtvényversenyünk részetvevőit, hogy megfejtésüket egyszerre küldjék be. Aki eddig a versenyben közölt rejtvények közül 5 rejtvényt megfejtett már, az beküldheti a megfejtést. **Az öt rejtvény megfejtése elégséges** arra, hogy a versenyben résztvegyen, mert felesleges minden rejtvény beküldése.

A rejtvénymegfejtést levelezőlapra írjuk. A megfejtésen kívül nem szabad szöveget írni. Legegyszerűbb így szövegezni: Megfejtések. 1. sz. rejtvény...... 2. sz. rejtvény...... és így tovább.

Minden megfejtő okvetlenül írja a levelezőlapra nevét és pontos címét. A neve elé **feltétlenül írja oda azt az előfizetési törzsszámot,** ami a neki küldött lap címszalagján van. Megfejtések, amelyekről hiányzik a törzsszám, nem vétetnek figyelembe.

A versenyen résztvevők

Az alább felsorolt előfizetőink már 5 rejtvényt megfejtettek s a versenyben résztvesznek: **Málnássy, 1735. Zettl, 2538. Sashegyi, 2113. Kovács, 2575. Fazekas, 3654. Kovács, 3465. Vincze, 2075. Horn, 1410. Kolecsányi, 3314. Szentvölgyi, 3802. Nagy, 2903. Gesell-Payer, 2530. Ács, 3293. Tóth, 3956.**

DÍJAT ADTAK

A Magyar Szárnyak díjai:
Egy új kerékpár teljes felszereléssel
Márkás rádiókészülék
Ezüst szivarkaszelence
Ezüst gyermek étkészlet
Egy-egy 10 pengős készpénzdíj (összesen tíz)
Egy-egy töltőtoll és csavaros ceruza (összesen ötven)
Egy-egy egészéves előfizetés (összesen száz)

Sebesi fotószaküzlet díja:
Jóminőségű fényképezőgép

Koestlin L. és Társa rt. díja:
Week-end fényképezőgép

Corvin Áruház díjai:
Körzőkészlet
Karóra

Schulz fémárugyár díja:
Alpakka serleg

Magyar Szárnyak újabb díjai:
Tangóharmonika
Jóminőségű iskolahegedű
Bendzsó

Molnár és Moser díjai:
Egy-egy nagy üveg kölnivíz (összesen öt)

Dreher-Haggenmacher díjai:
Egy-egy nagy doboz csokoládédesszert (összesen öt)
Egy-egy elsőrangú doboz bonbon (összesen tíz)

M. kir. á. vasgyárak k. k. rt. díja:
20 pengő készpénz

Arnheim S. J. díja:
Acélkazetta biztonsági zárral

M. kir. Államvasutak díja:
Ezüst cigarettatárca

Agrolux rt. díja:
Villamos kávéfőzőkészülék

Hunnia gyógyszertár díjai:
Egy-egy darab Leton arcápoló szappan (összesen tíz)

Cadeau csokoládégyár rt. díjai:
Egy-egy doboz csokoládédesszert (összesen tíz)

Piatnik kártyagyár rt. díjai:
Egy-egy csomag kártya (összesen tíz)

Irgang drogéria díjai:
Egy-egy üveg elsőrangú kölnivíz (összesen öt)

Janina rt. díjai:
Négy-négy doboz Senator cigarettahüvely (összesen negyven)

Szövetkezeti Bolt díjai:
Egy-egy hamutartó (összesen tíz)

Sommer fotóüzlet díja:

M. kir. áll. vas- és gépgyár rt. díja:
50 pengő készpénz

Astra biztosító rt. díja:
Ezüst cigarettatárca

Dunavidéki és újpesti szövőgyár rt. díja:
Három-három méter posztó (összesen kilenc)

Bp. kréta, vegy. és keresk. rt. díja:
»Poll-Hugó« művészpasztell készlet

KASSAI MATINÉNK NAGY SIKERT ARATOTT

A TURUL nagyszerű munkáját dícséri az eredmény

A Turul Szövetség II. Rákóczi Ferenc Bajtársi Egyesülete és a »Magyar Szárnyak« szerkesztősége február 23-án, vasárnap Kassán repülő filmmatinét rendezett. A kassai Capitol-mozgó hatalmas nézőterét zsúfolásig megtöltötte a repülésért lelkesedő közönség és a kassai repülőgárda.

A hatalmas filmszínházban mozdulni sem lehetett, annyian zsúfolódtak össze, úgy hogy többszázan kiszorultak. A Kassán állomásozó hadtest csaknem egy századdal képviseltette magát a matinén. Ott láttuk még a katonai és polgári előkelőségek közül is igen sokat.





A műsor első száma a »Magyar Szárnyak« című kultúrfilm volt, majd a függöny előtt megjelenő vitéz Hefty Frigyest, a szenior repülőnek kijáró hoszszantartó lelkes taps fogadta. Az óriási számban megjelenő ifjúság láttára Hefty először hozzájuk intézte szavait. Fejtegetései során rámutatott arra, hogy a magyar ifjúságra új feladatok várnak s a rájuk háruló kötelesség tudatában komolyan kell munkájukat értelmezni. Minden egyes gép nemzeti vagyont képez, amelyet nem szabad könnyelműsködéssel, lelkiismeretlenséggel, csupán tetszelgési vágyból megsemmisülésnek kitenni. Aki inkább szíve hölgyének akar imponálni, mint oktatójának s ezért saját életét is kockáztatja, nem érdemesülhet arra a kitüntető megbízatásra, hogy az ország dolgozó társadalmának súlyos adófillléreiből és a nemzet áldozatkészségéből megteremtett magyar repülés munkása és a végtelen lelki örömöket nyujtó, legnemesebb sport élvezetének részese legyen.

Ezután a felnőttekhez beszélt s a szülőknek fejtegette a motorosrepülés előkészítését szolgáló vitorlázórepülés egyszerűségét és veszélytelenségét. Kézenfekvő adatokkal bizonyította, hogy a legártatlanabbnak tartott kerékpározás bebizonyíthatóan több veszéllyel és sérüléssel jár, mint a vitorlázórepülés. Megnyugtatta a szülőket, hogy gondolkodás nélkül engedhetik repülőnek fiaikat, akik a Nemzeti Repülő Alap támogatásával megindult országos mozgalom keretében, új lelkiség és szellemiség jegyében fejlődnek komoly értékekké s nyernek részben hivatást jövőjük biztosítására. A magyar anyák legyenek büszkék arra, hogy fiaik a hazának szolgálatában végzik kötelességüket. Tanítók, tanáraik pedig fogadják természetes jelenségként, ha a korszellemnek megfelelően, a felsőosztályos diákság nagyrészét a repülés varázsa ejti meg. A diákságot nem kell tanulmányaik elhanyagolásától félteniök, mert a repülés nyujtotta életörömök csak jótékonyan hatnak az ifjúság lelkületére.

A nagy tetszéssel fogadott beszéd után a »Repülő ember« című nagyhatású színes film került bemutatásra, melynek bevezető két jelenete, a kedves sárkányeresztés és Rawlinson kétcsavaros ősmadarának zuhanásánál elhangzott drámai szavak, mély nyomot hagytak a közönség lelkében.

A nagyszerűen sikerült matinét a repülőinduló zárta be.

A rendezés nagy munkája a Turul Szövetség érdeme. Reméljük, hogy a szövetség rövidesen megvalósítja a vitorlázórepülés gyakorlati részét is.

ADAKOZZUNK A REPÜLŐALAPRA!

Felelős szerkesztő és kiadó

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

★

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer,

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

★

Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum rt. mélynyomása
Felelős: KÁRPÁTI ANTAL igazgató

Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.



A FELHŐK VILÁGÁBAN

nincsen megállás sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55